LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
URBANA

# Die Seeversicherungspolize.

## I. Teil: Geschichte und Inhalt.

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen Juristischen Fakultät

der

Großherzoglich Badischen

Rupprecht-Karls-Universität

in Heidelberg

vorgelegt von

**Wilhelm Rothbarth**

Referendar in Frankfurt a. M.

---

Marburg 1915

N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.

# Die Seeversicherungspolize.

## I. Teil: Geschichte und Inhalt.

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen Juristischen Fakultät

der

Großherzoglich Badischen

Rupprecht-Karls-Universität

in Heidelberg

vorgelegt von

**Wilhelm Rothbarth**

Referendar in Frankfurt a. M.

---

Marburg 1915

N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.

Referent: Geh. Rat Prof. Dr. Schröder.

Die Dissertation stellt einen Teildruck aus einer größeren Arbeit des Verfassers dar, die unter dem Titel „Die Seeversicherungs-Polize“ in der von Geheimem Justizrat Professor Dr. Ernst Heymann, Berlin herausgegebenen Sammlung: „Arbeiten zum Handel-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrechts“ (Verlag der A. G. Elwert'schen Verlagsbuchhandlung, Marburg a. d. Lahn) erscheinen wird.

368.2
R742s

# Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis . . . . . IV—VIII
Einleitung . . . . . 1
§ 1 Die Seeversicherungspolize in der geschichtlichen Entwicklung des Seeversicherungsrechts . . . . . 5
§ 2 Quellen . . . . . 21

I. Teil.

§ 3 Der Inhalt der Polize . . . . . 24
§ 4 Die Arten der Polizen . . . . . 33

---

Die Buchausgabe wird ferner folgenden Inhalt haben:

§ 5 Die laufende Polize . . . . . .

II. Teil.

Die Funktion der Polize.

Bei der Versicherung für eigene Rechnung.

I. Abschnitt: Die Polize auf den Namen . . . . . .
§ 6 Der Abschluß des Versicherungsvertrags und der Anspruch auf Aushändigung der Polize. Interpretationsgrundsätze .
§ 7 Verschiedenheit zwischen dem Inhalt des Versicherungsvertrags und der Polize. Die „Annahme" der Polize durch den Versicherten . . . . . .
§ 8 Die Polize in ihrer Wirkung auf die Anzeigepflicht des Versicherers und auf eine etwaige Doppelversicherung . . .
§ 9 Die Bedeutung der Polize für die Prämienzahlung des Versicherungsnehmers und den Beginn der Leistungspflicht des Versicherers . . . . . .
§ 10 Die Polize und die Verfügung über die Rechte aus dem Versicherungsverhältnis . . . . . .
§ 11 Die Polize im Versicherungsfall . . . . . .
§ 12 II. Abschnitt: Die Polize auf den Inhaber . . . . . .
§ 13 III. Abschnitt: Die Polize an Order . . . . . .
§ 14 IV. Abschnitt: Die Polize bei der Versicherung für fremde Rechnung . . . . . .
§ 15 Schlußbetrachtung: Die rechtliche Natur der Seeversicherungspolize . . . . . .

---

27 april 21 dup ex.

# Literaturverzeichnis.


Arnould, On the Law of Marine Insurance and Average. 8th. ed. 1909.

Bähr, Entwurf eines Reichsgesetzes über den Versicherungsvertrag, Archiv für Bürgerl. Recht, Bd. VII. S. 1 ff.

Baumgartner, Die Gerichtspraxis in Versicherungssachen, 1895.

— Handwörterbuch des gesamten Versicherungswesens I.

Basler, Der Abschluß des Versicherungsvertrags. Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. XIV. S. 623 ff.

Behrend, Der Entwurf eines Reichsgesetzes über den Versicherungsvertrag, Zeitschrift für das gesamte HR., Bd. 55. S. 1 ff.

Benecke, System des See-, Assekuranz- und Bodmereiwesens, herausg. von Nolte, 1851.

Bendix, Die juristische Natur der Lebensversicherungspolize auf den Inhaber, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. III. S. 248 ff.

— Terminologie und Begriffsbildung im Gesetzentwurf über den Versicherungsvertrag, 1904.

Bensa, Il contratto di assicurazioni nel medio aevo, studi e richerche, Genova, 1884.
Ouvrage traduit de l'Italien par M. Jules Valéry, Paris, 1897.

Beseler, System des gemeinen Deutschen Privatrechts, 1885.

Best, Das Gesetz über den Versicherungsvertrag, 1908.

v. Bippen, Seeversicherung und Seeraub eines Hansischen Kaufmannes im 16. Jahrhundert, 1889.

Blumhardt, Der Einfluß des kanonischen Wucherverbots auf die Entwicklung der Assekuranz, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. XI. S. 67.

— Der Übergang der Versicherung infolge Eigentums- und Besitzwechsels, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. XIV. S. 440 ff.

— Die rechtliche Bedeutung des Versicherungsscheins nach dem Gesetz über den Versicherungsvertrag, Recht, 1910, S. 738.

Borchardt-Kohler, Die Handelsgesetze des Erdballs.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs, 1903.

Brunner, Die Wertpapiere, Endemanns Handbuch des Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. II, 1882.

Brüders, Seeversicherungsjahrbuch, 1913.

Dernburg, Lehrbuch des Preußischen Privatrechts. 5. Auflage, 1897.

Dernburg-Kohler, Das Bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens, Bd. 6, 1910.

Ehrenberg, Richard, Studien zur Entwicklungsgeschichte der Versicherung, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. I. S. 368 ff.

Ehrenberg-Rehme, Handbuch des gesamten Handelsrechts I. 1, 1913.
Ehrenberg, Viktor, Versicherungsrecht, Bd. I, 1893.
— Viktor, Die Rückversicherung, 1885.
— Viktor, Das künftige Rückversicherungsrecht, Veröffentlichungen des Vereins für Versicherungswissenschaft, Bd. XV, 1908.
— Viktor, Die gesetzliche Regelung der laufenden Versicherungen, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. III. S. 203 ff.
— Viktor, Die Versicherung für fremde Rechnung. Ein Beitrag zur Lehre von der Stellvertretung, Jher. Jahrb. Bd. 30 S. 422 ff.
— Viktor, Versicherungswert und Schadensersatz, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. VI. S. 369 ff.
— Viktor, Die Verantwortlichkeit der Versicherungsgesellschaften für ihre Agenten, Festgabe der Göttinger Juristenfakultät für Jhering, 1892.
Engelbrecht, Die Assekuranzwissenschaft, systematisch bearbeitet, Lübeck 1787.
Entwurf allgemeiner deutscher Seeversicherungsbedingungen. Herausg. von einer von Deutschen Seeversicherern eingesetzten Kommission, 1910.
— eines Gesetzes betr. den Versicherungsvertrag, 1903.
Gerhard, Hagen, Manes u. a., Kommentar zum Deutschen Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 1908.
Gerhard, Die Praxis des Privatversicherungsrechts 1908/1911.
Gierke, Julius, Der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag, Holdheims Monatsschrift 1903 S. 289 ff.
— Julius, Die Versicherungsforderung bei Veräußerung der versicherten Sache, 1899.
Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts, Handbuch des Handelsrechts Bd.I, 1. Abt., 3. Aufl., 1891.
— Zur Geschichte der Seeversicherung, Festgabe für Georg Beseler, 1885.
— System des Handelsrechts, 4. Aufl., 1892.
— Siegfried, Das Handels-, Wechsel- und Seerecht Großbritanniens und Irlands, Handelsgesetze des Erdballs, Bd. 11, 1.
Hacke, Die Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Reichsoberhandelsgerichts auf dem Gebiete des Versicherungsrechts, Bd. I, 1910.
Hagen, Die Bedeutung der vorbehaltlosen Einlösung des Versicherungsscheins, Blätter für Rechtspflege im Bezirke des Kammergerichts, 1904, S. 69.
— Der versicherungsrechtliche Interessenbegriff, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. VII. S. 15 ff.
— Der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag, Annalen des Deutschen Reichs, 1904 Nr. 10, S. 721 ff.
Hager-Bruck, Kommentar zum Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 3. Aufl., 1913.
Hedemann, Das Recht auf Rückgabe eines Schuldscheins, Jherings Jahrb. Bd. 48, S. 63 ff.
Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte, 1899.
Hermann-Hirsch, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1862—1865.
Herzog, Die Praxis der Transportversicherung, 1909.
Heymann, Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere, Festgabe für Felix Dahn, Teil III, 1905.
— Überblick über das engliche Privatrecht, Holtzendorff (-Kohler)'s Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, Bd. I, 6. Aufl., 1902, S. 796 ff.

Hofmeister, Eine Hansische Seeversicherung aus dem Jahr 1531, Hansische Geschichtsblätter, 1886 S. 167 ff.
Idelson, Zur Kodifikation des englischen Seeversicherungsrechts, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. IV. S. 352 ff.
Jacobi, Ernst, Die Wertpapiere im Bürgerlichen Recht des Deutschen Reichs, 1901.
— Hugo, Der Versicherungsschein, Heidelberger Diss., 1911.
Josef, Das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 1908.
Kisselbach, Die wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherungen in Hamburg, 1901.
Könige, Der Entwurf eines Gesetzes über den Versicherungsvertrag, Recht 1903, S. 377 ff., 417 ff., 444 ff., 469 ff.
Kritik des Gesetzentwurfs über den Versicherungsvertrag. Berichte und Debatten auf der Mitgliederversammlung des Deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft. Veröffentlichungen des Vereins, Heft II, 1903.
Kuhfahl-Sauer, Gesetz über den Versicherungsvertrag, 1908.
Kuhlenbeck, Das Verhältnis des Bürgerlichen Gesetzbuchs zum Gesetzentwurf über den Versicherungsvertrag. Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch. Bd. IV. S. 10 ff.
Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren oder Obligationen au porteur, 1857.
Labauve, Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts im Versicherungswesen, 1880.
Lengner, Der Wechsel in seiner wirtschaftlichen Bedeutung, 1894.
Lenné, Das Versicherungsgeschäft für fremde Rechnung, 1911.
— Beiträge zur Lehre vom Versicherungsgeschäft für fremde Rechnung, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. XII S. 1208 ff.
Lewis, Lehrbuch des Versicherungsrechts, 1889.
— Das Deutsche Seerecht, 2 Bde., 1877—78.
v. Liebig, Die Transportversicherung. I. Teil: Die Seeversicherung, 1914.
Lindner-Fell, Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 1909.
Marchand, Die Legitimationsurkunde des Bürgerlichen Gesetzbuchs, Marburger Diss., 1911.
Marcus, Studien zum künftigen Versicherungsrecht, Holdh. Monatsschr. Bd. 15. S. 99 ff.
Maier, Das Versicherungsvertragsrecht, 1911.
Manes, Einführung in die Praxis der Privatversicherung (Formularsammlung), 1908.
— Grundzüge des Versicherungswesens, 2. Aufl., 1911.
— Versicherungswesen, 1905.
Martin, The history of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain, 1876.
Michaels, Die Bedeutung der Orderklausel für die Seeversicherungspolize, Göttinger Diss., 1905.
Moldenhauer, Die laufende Versicherung, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. I, S. 19 ff., 141 ff.
Möller, Das Seeversicherungsrecht und die neueste Reichsgesetzgebung IV, Beilage zur Hans. GZ., 1909, Nr. 2.
Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich, 1888.

v. Oertzen, Der Versicherungsschein, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. XI. S. 822 ff., 1001 ff.
Plaß, Geschichte der Assekuranz und der Hanseatischen Seeversicherungsbörsen. Hamburg, Bremen, Lübeck, 1902.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, 1859.
Rau, Die Rückversicherung der Gegenwart, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. I. S. 298 ff., 399 ff., Bd. II. S. 42 ff.
Rauth, Der Inhalt des § 952 BGB., 1906.
Reatz, Geschichte des Europäischen Seeversicherungsrechts, Bd. I, 1870.
Rutger Ruland, Ob nemlich wann einer auff ein Schiff versichern lest, aber kein prämium bezahlet und hernacher zur See Schaden erfolget, alsdann denselben er als assecuratus von den assecuratoribus mit Rechte zu fordern vermüge?, Naumburg 1630.
Schaps, Kommentar zum vierten Buch des Handelsgesetzbuchs, 1906.
Schaube, Die wahre Beschaffenheit der Versicherungen in der Entstehungszeit des Versicherungswesens, Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Bd. 60 S. 40 ff., 473 ff.
— Der Übergang vom Versicherungsdarlehen zur reinen Versicherung, Conrads Jahrbücher, Bd. 61 S. 481 ff.
— Der Versicherungsgedanke in den Verträgen des Seeverkehrs vor der Entstehung des Versicherungswesens, Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. II (1894) S. 149 ff.
Scherer, Das deutsche Seerecht, 1902.
Schmidt, Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts, 2. Aufl., 1906.
Schneider, Die Bedeutung von Treu und Glauben im Versicherungsrecht. Ehrenzweigs Assekuranzjahrb., Bd. 27 S. 41 ff.
— Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 1908.
— Die Versicherung für fremde Rechnung, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. V S. 230 ff.
Seebohm, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg, 1858—1861.
Sieveking, Ernst Friedrich, Der Entwurf eines Reichsgesetzes betr. Abänderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeversicherung. Zeitschr. f. d. ges. HR., Bd. 55 S. 145 ff.
— Gustav, Das Deutsche Seeversicherungsrecht. Kommentar zum zehnten Abschnitt des vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs, 1912.
Straccha, De Assecurationibus Tractatus, Venedig 1569.
Strohal, Der Sachbesitz nach dem BGB., Iherings Jahrb. Bd. 38 S. 1 ff.
Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, 1851/57.
Ulrich, Das neue englische Seeversicherungsgesetz, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch., Bd. VIII, S. 214 ff.
Urbig, Geldwesen und Warenhandel im Osten, 1904.
Vance, Seeversicherungsrecht. Handelsgesetze des Erdballs, Abt. X, 1 (Vereinigte Staaten v. Amerika).
Versicherungslexikon, herausg. von Manes u. a., 1909. Ergänzungsband 1913.
Vivante, Il contratto di assicurazioni, vol. II: Le assicurazioni maritime, 1890.
Voigt, Vergleichende Zusammenstellung des „Revidierten allgemeinen

Plans hamburgischer Seeversicherungen" mit den die See-Assekuranz betreffenden Artikeln des ADHGB. Neues Archiv für Handelsrecht Bd. IV (1886) S. 137 ff.

— Das deutsche Seeversicherungsrecht. Kommentar zu Buch 5 Titel 11 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs und zu den „Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen" von 1867; fortgesetzt von Seeböhm, 1887.

Vorwerk, Die Rechtsnachfolge in das versicherte Interesse, insbesondere die Veräußerung der versicherten Sache, 1913.

Weskett, Theorie und Praxis der Assekuranzen, übersetzt von Engelbrecht, 2 Bände, Lübeck 1782.

Wittmaak, Entscheidungen englischer und nordamerikanischer Gerichtshöfe in Handelsgerichtssachen, Zeitschrift für das gesamte HR., Bd. 70. S. 377 ff., Bd. 73. S. 509 ff.

Worms, Versicherungsantrag und Versicherungsschein im Lichte des Gesetzes über den Versicherungsvertrag, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissenschaft, Bd. IX. S. 531 ff.

Ferner die bekannten Lehrbücher und Kommentare zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Handelsgesetzbuch und Wechselordnung.

## Benutzte Zeitschriften.

Archiv für Bürgerliches Recht.
Annalen des Deutschen Reichs.
Assekuranzjahrbuch, begr. von Ehrenzweig.
Blätter für Rechtspflege im Bezirke des Kammergerichts.
Deutsche Juristenzeitung.
Hansische Geschichtsblätter.
Hanseatische Gerichtszeitung.
Holdheims Monatsschrift für Handelsrecht und Bankwesen.
Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, herausg. v. Conrad.
Jahrbücher für Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts, begr. von R. v. Ihering.
Juristische Wochenschrift.
Leipziger Zeitschrift für Handels-, Konkurs- und Versicherungsrecht.
Maß' Zeitschrift für Versicherungsrecht.
Neues Archiv für Handelsrecht, herausg. von Voigt und Heinecken.
Das Recht.
Seufferts Archiv für die Entscheidungen der Obersten Gerichte.
Veröffentlichungen des Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung.
Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht.
Zeitschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.
Zeitschrift für Versicherungswesen, herausg. von Neumann.
Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen zum BGB.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte, herausg. von Mugdan und Falkmann.
Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen zum BGB.

## Abkürzungen:

ASVB. = Allgemeine Seeversicherungsbedingungen.
EASVB. = Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungsbedingungen.
MIA = Marine Insurance Act.

# Einleitung.

Die vorliegende Arbeit will eine Darstellung des Inhalts und der Funktion der Seeversicherungspolize geben. Sie trägt somit ihre Grenzen in sich. Es werden in ihr einerseits nur die dem Seeversicherungsverkehr eigentümlichen wirtschaftlichen und juristischen Verhältnisse berücksichtigt, während die mannigfaltigen Tatbestände der übrigen Versicherungszweige nur gelegentlich vergleichsweise herangezogen werden.[1]) Aus dem Seeversicherungsrecht können aber andererseits nur diejenigen Begriffe und Fragen erörtert werden, die unmittelbar gestaltend auf die Seeversicherungspolize und ihre Funktion einwirken; soweit dies nicht der Fall ist, müssen sie als gegeben vorausgesetzt werden.

Es soll jedoch einleitend versucht werden, mit wenigen Worten die Stellung des Seeversicherungsrechts im Rechtssystem zu charakterisieren.

Die Seeversicherungsverträge sollen einen Ausgleich bieten, wenn durch die Macht der Elemente Schäden verursacht werden, die in ihrer ganzen Wucht häufig geeignet sind, die wirtschaftliche Existenz der Versicherten zu vernichten. Was jedoch die Seeversicherung vor den übrigen Versicherungszweigen auszeichnet, ist ihre unmittelbare Bedeutung nicht nur für den Einzelnen und seine Bedürfnisse, sondern für die gesamte nationale Volkswirtschaft. Ohne Seeversicherung wäre es auf die Dauer nicht möglich, daß der Kaufmann seine Schiffe über die Meere sendet und mit den entferntesten Völkern Handelsbeziehungen anknüpft. Ohne Seeversicherung wäre das Bestehen des heutigen internationalen Handels, wäre eine „Weltwirtschaft" unmöglich.

Zwei Merkmale sind es daher, die den Seeversicherungs-

---

[1]) Überall da, wo die vorliegende Arbeit der Kürze halber von Versicherung spricht, ist die Seeversicherung gemeint. Unter „Polize" ist nur die Seeversicherungspolize zu verstehen.

verkehr kennzeichnen: Die Anteilnahme des Kaufmannes und die Beziehungen zum internationalen Handel.

1. Das Seeversicherungsrecht ist das Recht des Kaufmanns. Rein äußerlich ist dies seinerzeit zum Ausdruck gekommen durch die Regelung des Seeversicherungsrechts im Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch. In anderen Versicherungszweigen kommt es zwar auch oft vor, daß Versicherungsverträge von Kaufleuten geschlossen werden. Es ist jedoch immer nur ein einzelner gelegentlicher Vertragsschluß, der vielleicht erst nach einer längeren Reihe von Jahren wiederholt wird: Man denke z. B., daß der Kaufmann seine Fabrik gegen Feuersgefahr versichert. Ganz anders im Seeversicherungsverkehr. Hier sehen wir häufig den Spediteur, den Exporteur, den Reeder in rascher Aufeinanderfolge, manchmal sogar täglich, eine größere Zahl Versicherungsverträge abschließen. Versicherungen für eigene oder fremde Rechnung zu nehmen, ist für sie ein Teil ihres Handelsgewerbes, ihres Berufes, den sie täglich ausüben. Die ständige Berührung mit den Fragen der Transportversicherung verschafft dem Kaufmann auf diesem Gebiete ein höheres Maß von Kenntnissen und Erfahrungen.[1]) Er ist nicht auf die Wahrheit der Angaben der Agenten angewiesen, sondern kann auf Grund seines eigenen Wissens und seiner Erfahrungen, die er im häufigen Verkehr mit den Versicherern erworben hat, seine Entscheidungen treffen. Sind daher regelmäßig die Parteien des Seeversicherungsvertrags wirtschaftlich gleich stark, gleich erfahren und routiniert, so können die zwingenden Normen auf ein Minimum beschränkt werden.[2]) Nur wenn der Versicherte der schwächere Teil wäre, würde es sich rechtfertigen, daß der Gesetzgeber ihn durch zwingendes Recht schützt. Das Seeversicherungsrecht gestattet daher den Parteien, alle ihnen gutdünkenden Vereinbarungen zu treffen und die Anwendung der meist dispositiven Normen des Handelsgesetzbuches auszuschließen[3]), soweit es sich nicht um die Grundprinzipien des Versicherungsrechts überhaupt handelt.

---

[1]) Vgl. die treffenden Ausführungen von Ulrich in der „Kritik des Gesetzentwurfs über den Versicherungsvertrag", Veröffentl. d. Vereins für Versicherungswissenschaft II. S. 43 f., 242.

[2]) Das Gesagte gilt nicht nur für die Seeversicherung, sondern für die gesamte Transportversicherung. In § 187 VVG. ist bestimmt, daß die Beschränkungen der Vertragsfreiheit, die in dem Gesetze vorgesehen sind, auf die Transportversicherung von Gütern keine Anwendung finden.

[3]) Anders das VVG., das zum größten Teil zwingendes Recht enthält.

Die natürliche Folge der Anteilnahme der Kaufleute am Seeversicherungsverkehr ist, daß die Seeversicherer — besonders mit Rücksicht auf die im Transportversicherungsgewerbe vorhandene große Konkurrenz — sich genötigt sehen, auch ihrerseits kaufmännische Grundsätze walten zu lassen. Man sucht so weit als irgend möglich den Versicherungsnehmern entgegen zu kommen, um sich in dem Ruf als kulante Firma zu erhalten. Man vermeidet, soweit es nur angängig ist, Prozesse und sucht sie jedenfalls den ordentlichen Gerichten zu entziehen. Auch Verwirkungsklauseln, die dem Versicherer bei Vertragsverletzung gestatten, vom Vertrage zurückzutreten, betrachtet man als Notbehelfe, von denen nur im äußersten Falle Gebrauch gemacht werden soll. Die wissenschaftliche Erforschung des Transportversicherungsrechts hat freilich darunter zu leiden, daß verhältnismäßig seltener Streitfälle zu richterlicher Entscheidung und somit zur öffentlichen Kenntnis gelangen.

2. Daß das Seeversicherungsrecht ein Recht des Kaufmannes, ein Verkehrsrecht ist[1]), zeigt sich ferner darin, daß schon frühzeitig das Bedürfnis bestand, das geltende Recht aufzuzeichnen, und daß die ganze Entwicklung schon früh dazu drängte, unter Zerstörung territorialer Beschränkungen eine Vereinheitlichung des geltenden Transportversicherungsrechts zu erzielen.[2]) Die vielfachen Handelsbeziehungen zum Ausland haben ferner dazu geführt, daß auch die verschiedenen nationalen Transportversicherungsunternehmen sich zu Verbänden zusammengeschlossen haben und versuchen, sich über eine Reihe von Fragen des Wettbewerbs zu verständigen.[3]) Noch sind die Gegensätze tiefgehend, noch sind die wirtschaftlichen Bedürfnisse der einzelnen Plätze zu verschieden, als daß sich über die Behandlung einer großen Zahl der vielgestaltigen in Frage stehen-

[1]) Charakteristisch ist dem Versicherungsverkehr auch die Benutzung typisch kaufmännischer Einrichtungen. Die Vertragsvermittlung geschieht an Seeplätzen meist durch Mäkler, nicht durch Agenten; auch bestehen von jeher reguläre Versicherungsbörsen.

[2]) Siehe § 2 der Darstellung.

[3]) Seit 1797 besteht der Verein Hamburgischer Assekuradeure. (Vgl. Plaß, Geschichte der Assekuranz und der Hanseatischen Seeversicherungsbörsen Hamburg, Bremen, Lübeck S. 542 ff.). Dem „Internationalen Transportversicherungsverband" (seit 1873) gehören zur Zeit 114 Versicherer aller europäischen Länder mit Ausnahme von England an. Vgl. Versicherungslexikon S. 1111. Im Jahre 1911 wurde in Paris die internationale Vereinigung der Seeversicherer gegründet. Ihr gehören 150 Versicherer an. Vgl. Brüders, Seeversicherungsjahrbuch, S. 7 ff.

den Tatbestände eine Einigung erzielen ließe.[1]) Trotzdem läßt sich nicht verkennen, daß im Seeversicherungsverkehr, wie überhaupt auf dem Gebiete des Seerechts, eine stark fortschreitende Tendenz zur Internationalisierung besteht.[2]) Versicherer verschiedener Nationen wirken häufig zusammen; gemeinsame Ziele, gemeinsame wirtschaftliche Interessen vereinigen sie. Beobachtet man die Entwicklung der verschiedenen Rechte, so läßt sich auch hier die Tendenz der nationalen Gesetzgeber nicht verkennen, die Kollision mit anderen Rechten zu vermeiden und nach Möglichkeit eine Übereinstimmung zu erzielen. Es läßt sich auch hier, wie stets beim kaufmännischen Verkehrsrecht, schon deutlich feststellen, daß die Entwicklung zum internationalen Recht führen muß. Hierin liegt das erstrebenswerte Endziel der seeversicherungsrechtlichen Gesetzgebung: Gemeinsame Rechtsnormen zu schaffen, die dazu beitragen, die hemmenden Schranken des internationalen Warenaustausches zu beseitigen und den friedlichen Wettbewerb der Nationen im Welthandel zu fördern.[3])

---

[1]) Vgl. z. B. die Entstehungsgeschichte der York and Antwerp Rules betr. die Aufmachung der Dispache, 1864—1892, abgedr. bei Brüders a. a. O. S. 183, vgl. ferner von Liebig, Die Transportversicherung, I S. 64 ff., Versicherungslexikon S. 549.

[2]) Über die erzielten Erfolge vgl. von Liebig S. 216 ff., 221. Z. B. das Abkommen betr. das Lagerrisiko am La Plata (Brüders S. 23) und das Programm der internationalen Vereinigung der Seeversicherer (Brüders S. 7).

[3]) Wie im Vorwort bemerkt, ist dies im Frühjahr 1914 niedergeschrieben.

## § 1.

## Die Seeversicherungspolize in der geschichtlichen Entwicklung des Seeversicherungsrechts.

Das Seeversicherungsrecht ist in den italienischen und spanischen Städten im Mittelalter entstanden, in jener Zeit, die für die Entwicklung des gesamten heutigen Handelsrechts von so außerordentlicher Bedeutung war. Ein Versicherungsrecht bestand damals überhaupt noch nicht; der aufblühende Seehandel verlangte aber nach einem Mittel, das geeignet war, die mannigfachen Vermögensschäden auszugleichen, die durch die Seeschiffahrt hervorgerufen wurden.

I. Den Ausgangspunkt der Entwicklung bildet das Seedarlehen (foenus nauticum), das in seinen verschiedenen Formen ebenso wie die Commenda im Mittelalter in Italien ein wichtiges Spekulationsgeschäft war.[1]) Der Darlehnsgeber, der Kapitalist, nahm dem Unternehmer die Gefahr der Seereise ab; ging das Schiff unter, so war dieser von seiner Verbindlichkeit zur Rückzahlung befreit; kamen Schiff und Ladung wohlbehalten am Bestimmungsorte an, so mußte das Darlehen nebst außerordentlich hohen Seedarlehenszinsen zurückbezahlt werden. In diesen Zinsen, die weit höher waren als die üblichen Ge-

[1]) Vgl. hierzu und zum folgenden Goldschmidt, Zur Geschichte der Seeversicherung in der Festgabe für Georg Beseler S. 205. Derselbe, Universalgeschichte des Handelsrechts, Handbuch des Handelsrechts I 1 S. 363; Bensa, Il contratto di assicurazioni nel medio aveo. Kap. 1 u. 2 S. 1 ff., 10 ff. (die bei Bensa abgedruckten Gesetze und Urkunden sind nur in der italienischen Ausgabe enthalten; im übrigen ist nach der französischen Übersetzung von Jules Valéry Paris 1897 zitiert); Schaube, Der Versicherungsgedanke in den Verträgen des Seeverkehrs vor der Entstehung des Versicherungswesens, Zeitschr. f. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 2 S. 149 ff.; Ehrenberg, V. Versicherungsrecht, S. 35; von Liebig, a. a. O., S. 8 ff.; Dernburg-Kohler, VR. VI. S. 353 ff.; Ehrenberg, Richard, Studien zur Entwicklungsgeschichte der Versicherung, Zeitschr. f. Versicherungswissensch. 1 S. 372 ff.

brauchszinsen, lag für den Darlehensgeber die Risikoprämie. Wenn man ein derartiges Darlehen auch als eine im voraus gezahlte Versicherungssumme, die bei glücklichem Ausgang zurückzuzahlen war, ansehen könnte, so fehlt es dennoch an einem wesentlichen Begriffsmerkmal des Versicherungsvertrags. Der Darlehensgeber übernimmt die Gefahr nicht gegen ein Entgelt, sondern nur in der Hoffnung, einen Gewinn zu erzielen; ereignet sich ein Unfall, so verliert er mit dem Kapital auch die erstrebte Risikoprämie.[1]) Auf Seiten des Darlehensnehmers spielte bei einem derartigen Geschäft auch wohl das Bedürfnis mit, Kapital zur Bewerkstelligung der geplanten Reise zu erhalten.[2])

Einen wesentlichen Einfluß auf die Entstehung des Seeversicherungsrechts hat die kanonische Gesetzgebung ausgeübt; etwa um 1230 hat Papst Gregor IX. (vgl. c. naviganti, c. 19 X de usuris) das Nehmen von Seedarlehenszinsen als wucherisch verboten. Hierdurch wurde die Entwicklung des wirtschaftlich so wichtigen Seedarlehensgeschäft gehemmt.[3])

Es ist interessant, zu sehen, daß das erste uns bekannte Gesetz, in dem der Assekuranzvertrag erwähnt ist, ein Dekret des Dogen Gabriele Adorno von Genua aus dem Jahre 1369 ist[4]), in dem bei hoher Strafe verboten wird, im Wechsel- oder Assekuranzprozeß die Wuchereinrede vorzuschützen. In einem derartigen Verhalten sah man einen groben Verstoß gegen Treu und Glauben und befürchtete schweren Schaden für den einheimischen Handel.

Wenn auch die päpstliche Wuchergesetzgebung auf die Entwicklung des Assekuranzgedankens und — wie wir später sehen werden — auf die Form der ersten Versicherungsverträge einen großen Einfluß ausgeübt hat, so wird hierin wohl nicht die einzige Ursache für den Übergang von Seedarlehen zum Assekuranzvertrag liegen. Möglicherweise mag dabei auch ein wirtschaftliches Moment mitgespielt haben. Das Seedarlehen war eine Kreditoperation, die sich nur unter zwei Voraussetzungen ausüben ließ. Der Darlehnsnehmer mußte eine durchaus sol-

[1]) Goldschmidt, Festgabe S. 205; Universalgeschichte S. 363.

[2]) Schaube, a. a. O., S. 166 ff.; derselbe: Der Übergang vom Versicherungsdarlehen zur reinen Versicherung, Conrads Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik, Bd. 61 S. 481 ff.

[3]) Goldschmidt a. a. O.; Schaube, Der Versicherungsgedanke S. 176; Blumhardt, Der Einfluß des kanonischen Wucherverbots auf die Entwicklung der Assekuranz, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch. XI. S. 68 ff.

[4]) Abgedr. bei Bensa, ed. ital., S. 149; ferner Bensa, ed. franc., S. 51.

vente und vertrauenswürdige Person sein, damit ihm der Kapitalist eine große Summe Geldes für die häufig so gefahrvolle Reise anvertrauen konnte. Der Darlehensgeber aber mußte, wenn er nicht nur gelegentlich, sondern mit einer gewissen Regelmäßigkeit Seedarlehen geben wollte, über einen verhältnismäßig recht großen Vorrat an barem Geld verfügen. Wie wir nachher sehen werden, bestand bereits in der Zeit, in der wir mit Sicherheit die ersten Spuren des Versicherungsrechts erkennen können, eine starke Nachfrage nach Versicherungen.[1]) Es ist daher wahrscheinlich, daß in jener verhältnismäßig kapitalarmen Zeit die Seedarlehensgeber nicht genügend flüssiges Kapital hatten, um den ganzen durch das Wachsen des Seehandels entstandenen großen Bedarf zu decken, und daß sie andererseits viele Unternehmer, die ihnen nicht sicher genug erschienen, zurückweisen mußten. Infolgedessen war eine große Zahl von Personen, die wohl geeignet waren, im einzelnen Fall als Versicherer oder als Versicherte zu fungieren, vom Seedarlehensverkehr ausgeschlossen. Um das vorhandene wirtschaftliche Bedürfnis nach derartigen Sicherungsverträgen zu befriedigen, wollten die Kapitalisten zwar die Gefahr der Reise, wie beim Seedarlehen, übernehmen, die lästigen und gefahrvollen Vorauszahlungen in bar aber vermeiden. Hierdurch mag die Entwicklung des Assekuranzgedankens: „Gefahrübernahme gegen Entgelt" wesentlich gefördert worden sein.

II. In den ersten Assekuranzverträgen sehen wir noch deutlich einerseits die Abhängigkeit vom Seedarlehensgeschäft und andererseits das Bestreben, jede Kollission mit dem kanonischen Recht auszuschließen.[2]) Der älteste uns bekannte Versicherungsvertrag, der von Bensa in dem Archiv von Genua aufgefunden worden ist[3]), wurde im Jahre 1347 in Genua geschlossen. Der Versicherer bekennt darin vor dem Notar zum Schein dem Versicherten:

> „confiteor me habuisse et recepisse a te mutuo ‚gratis et amore' libras centum septem Janve. Renuncians exceptioni dicte pecunie ex dicta causa non habite non recepte non numerate et omni jure."

Dieses Darlehen verspricht der Versicherer feierlichst dem angeblichen Darlehensgeber zurückzuzahlen. Wenn aber binnen

---

[1]) Vgl. unten III.
[2]) Goldschmidt, Universalgeschichte S. 365.
[3]) Abgedr. bei Bensa, doc. III. S. 192; Vgl. Bensa S. 27 ff.

sechs Monaten das Schiff des angeblichen Gläubigers mit Namen Santa Clara, das im Hafen von Genua zur Abfahrt bereit liegt, heil und unversehrt in Majorka anlangt:

„tunc et eo casu sit presens instrumentum cassum et nullius valoris ut si facta non fuisset."

Der Versicherer will ferner das Darlehen auch dann nicht zurückzahlen, wenn das Schiff nach sechs Monaten noch unversehrt ist oder wenn die Reiseroute verändert wird. Im übrigen übernimmt er bis zur Höhe der Summe das ganze Risiko und verspricht unter Verpfändung seines jetzigen und zukünftigen Vermögens, allen Schaden und alle Auslagen zu ersetzen.

Derartige Verträge sind uns in größerer Zahl seit den Jahren 1347, 1350 bis in das 15. Jahrhundert erhalten.[1]) Später finden sich daneben Kaufverträge, in denen die Versicherer erklären, von dem Versicherten eine bestimmte Menge Waren gekauft zu haben. Sollte Schiff oder Ladung heil ankommen, so seien sie von der Verpflichtung zur Kaufpreiszahlung befreit.[2])

In diesen Urkunden sind bereits echte Versicherungsverträge enthalten, so daß wir mit voller Sicherheit als Entstehungszeit des Seeversicherungsrechts die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts bezeichnen können.[3])

---

[1]) Vgl. Bensa doc. IV., V., VI. S. 194 ff.

[2]) Vgl. die Urkunden aus den Jahren 1370 (Bensa, doc. VIII., S. 200), 1393 (doc. XIII. S. 215) und 1425 (doc. XVI. S. 223).

[3]) Die Hypothese von Reatz (Geschichte des Europäischen Seeversicherungsrechts I. S. 42 ff.), die Seeversicherung sei in der Zeit von 1367 bis 1383 in Portugal aufgekommen — es soll eine Zwangsgenossenschaft auf Gegenseitigkeit bestanden haben — muß mit Goldschmidt (Festgabe S. 204; Universalgesch. S. 356—358) und Bensa (S. 19 f.) als höchst unwahrscheinlich abgelehnt werden. Aus den Worten „naulegiare" und „sigurare" im Kap47. des pisanischen „breve Portus Kalaretani" von 1319 kann gleichfalls nicht mit Bestimmtheit das Bestehen einer Seeversicherung gedeutet werden (so Reatz S. 31 ff.; Goldschmidt, Festgabe S. 209; anders derselbe, Universalgesch. S. 361; a. M. ferner Bensa S. 25). Über die Bedenken die gegen die Eintragung in die Handelsbücher der Florentiner Firma del Bene & Co. sprechen (abgedr. bei Bensa doc. I S. 183 ff.), vergleiche Schaube, die wahre Beschaffenheit der Versicherung in der Entstehungszeit des Versicherungswesens, Conrads Jahrb. Bd. 60 S. 494 gegen Bensa S. 21 ff. Höchst zweifelhaft ist endlich auch, ob die bei Bensa abgedr. Urkunde (doc. II. S. 190 ff.) des Octobonus und der Acciaioli von 1329 einen Versicherungsvertrag enthält (bejahend Goldschmidt, Festgabe S. 208, Bensa S. 23 f.; a. M. Schaube a. a. O., der schwerwiegende Bedenken vorbringt und insbesondere auf die immense Höhe der angeblichen Prämie hinweist, die auch nach Goldschmidt eine unlösbare Schwierigkeit darstellt).

Das Darlehen ist bei diesen Verträgen freilich nie wirklich ausgezahlt worden; die Erklärung, ein Darlehen empfangen zu haben, wird nur zum Schein abgegeben, um einen Rechtsgrund für das folgende Schadloshaltungsversprechen zu haben. Welches Entgelt der Versicherer für die Gefahrübernahme bekommen hat, ergibt sich freilich nicht aus der Urkunde und ist uns auch anderweitig nicht bekannt; daß der Versicherer nicht ‚gratis et amore' gehandelt hat, ist außer jedem Zweifel. Diese Worte sollten nur dazu dienen, den Vertrag der kanonischen Wuchergesetzgebung gegenüber unanfechtbar zu gestalten.[1]) Hinsichtlich der in Kaufgeschäften verdeckten Versicherungsverträge stützte man sich auf den Satz des kanonischen Rechts „emptio tollit praesumptionem usurae".[2])

Hierin ist, wie gesagt, ein Hauptmotiv zu der Verschleierung des Versicherungsvertrags in Scheingeschäften enthalten. Außerdem war die damalige Zeit sehr zurückhaltend, bis sie ein neues Rechtsgebilde als contractus sui generis anerkannt hat. So versuchte die Wissenschaft auch noch später den Versicherungsvertrag in das hergebrachte Rechtssystem einzupassen und untersuchte, ob nicht Kauf[3]), Miete oder fidejussio vorliege.[4]) Die Praxis glaubte daher, um den Vertrag sowohl dem allgemeinen wie dem kanonischen Recht gegenüber gültig und unanfechtbar zu gestalten, an naheliegende bewährte Vertragstypen — insbesondere an den Seedarlehensvertrag — anknüpfen zu müssen.

Als Ergebnis fasse ich zusammen, daß in der ersten Periode des Seeversicherungsrechts die Versicherungsverträge verdeckt in notariellen, zum Schein errichteten Darlehens- und Kaufurkunden enthalten waren.

III. In einer Zeit, in der in Genua noch derartige Scheingeschäfte üblich waren, wurden in anderen Handelsplätzen Italiens Urkunden errichtet, die die Seeversicherungsverträge unverdeckt wiedergeben. Die älteste der uns bekannten Urkunden dieser Art ist 1385 in Pisa[5]), die nächste 1397 in Florenz[6]) errichtet. Wie außerordentlich rege aber auch in Genua bereits der Seeversicherungsverkehr war, lehren uns die Genueser Nota-

[1]) Schaube, Der Versicherungsgedanke S. 177.
[2]) Goldschmidt, Universalgesch., S. 365.
[3]) Vgl. die „Consilia" des Bartholomäus Bosco bei Bensa S. 29.
[4]) Eine Übersicht über den Stand der verschiedenen Lehrmeinungen im Jahre 1630 gibt Ruland, Ob nemlich, wann einer auff ein Schiff versichern lest (vgl. Literaturverz.) S. 47 ff.
[5]) Bensa, doc. XI. S. 210 f.
[6]) Bensa, doc. XIV. S. 217.

riatsregister. So hat in der kurzen Zeit vom 21. August bis 15. September 1393 der Notar Theramus de Majolo mehr als 80 Seeversicherungsverträge beurkundet.[1])

Frühzeitig schon sehen wir in Italien, etwas später auch in Spanien, daß die Gesetzgebung eingreift und die öffentlich-rechtlichen, wie die privatrechtlichen Verhältnisse des Versicherungswesens regelt.[2])

1. Schon im 13. Jahrhundert pflegte man häufig Privatschuldurkunden, die zu Beweiszwecken dienten, mit „Polizza" zu zu bezeichnen. So findet sich für Konossemente der Ausdruck „polizza di carico bezw. caricamento"[3]); ferner für Schuldverschreibungen „polizza di presto", für Quittungen „polizza di ricevuta", für Bankanweisungen „polizza di banco" und für Wechselbriefe „polizza di cambio".[4]) In den uns erhaltenen Quellen werden ursprünglich die Urkunden über Versicherungsverträge, wenn sie von einem Notar stammen, „instrumenta", wenn sie von Mäklern abgefaßt sind, „appodisiae" genannt.[5]) Daneben findet sich die italienische Bezeichnung „scritta di sicurta".[6]) Erst in spanischen Quellen — zuerst in der Ordonnanz von Barcelona von 1458[7]) — kommt das Wort „poliça" als Bezeichnung einer Urkunde über den Versicherungsvertrag vor. In dieser Bedeutung ist das Wort in eine Reihe von Kultursprachen, insbesondere auch in die deutsche, übergegangen (englisch policy, italienisch polizza, spanisch poliça, französisch police). Die Ethymologie des Wortes „Polize" ist freilich nicht mit Sicherheit festzustellen. Man muß es wohl mit Goldschmidt[8]), der zuerst an den ursprünglichen weitgehenden Sinn des Wortes (= Schuldurkunde) erinnert hat, von lateinisch polliceri ableiten. Für die Ableitung von „appo-

---

[1]) Bensa, S. 47.

[2]) In Genua bereits seit 1383 (Bensa S. 52); ferner die Ordonnanzen von Barcelona seit 1435 (insbes. 1458). Vgl. auch die Zusammenstellung bei Goldschmidt, Universalgeschichte S. 379 f.

[3]) Goldschmidt, Universalgesch. S. 374 Anm. 121.

[4]) Ehrenberg, Richard, a. a. O., Zeitschr. f. ges. Vers. Wissenschaft I S. 377.

[5]) Bensa S. 53 und das dort S. 155 abgedr. Genueser Ges. von 1401.

[6]) So die Florentiner Polize Bensa IV, doc. XIV. S. 220.

[7]) Goldschmidt, a. a. O., Reatz S. 118.

[8]) Universalgesch. S. 374 Anm. 121; vgl. auch schon Weskett, Theorie und Praxis der Assekuranzen I S. 60.

disia = apodixa [1]) = ἀπόδειξις = Quittung oder gar von „polyptychum" (= Verzeichnis) dürfte ein geringeres Maß von Wahrscheinlichkeit sprechen.[2])

2. Ursprünglich konnte der Versicherungsvertrag sowohl mündlich, wie privatschriftlich gültig abgeschlossen werden (cum scriptura vel sine [3]). In der Regel war wohl die Schriftform vorgeschrieben, die den Bedürfnissen der Parteien am meisten entsprach. Sehr frühzeitig bestand jedoch schon die Tendenz, über den Versicherungsvertrag eine öffentliche Urkunde aufzunehmen.

Die ersten Polizen, die uns erhalten sind, sind in italienischer oder spanischer Sprache vor den öffentlichen Notaren errichtet; häufig fungieren auch die öffentlichen Makler als Urkundspersonen.[4]) Auch da, wo dies keiner gesetzlichen Vorschrift entsprach, pflegten die Parteien, zur Beurkundung von Handelsgeschäften die Notare aufzusuchen, da die notariellen Urkunden eine Reihe von Vorzügen besaßen.[5]) Neben der Exekutivkraft ist die erhöhte Beweiskraft zu erwähnen [6]), die doppelt wertvoll war bei einem Vertrag, bei dem eine Mehrheit von Personen beteiligt war und bei dem eine große Zahl von einzelnen Verabredungen getroffen werden mußte. Einzelne Gesetzgebungen gingen sogar soweit, dem Versicherten, wenn der Versicherungsvertrag öffentlich beurkundet war, ohne weiteres eine Hypothek am Vermögen des Versicherers zuzubilligen.[7]) Die Gesetzgeber, die die notarielle Beurkundung als Formerfordernis vorschrieben, bezweckten aber außerdem noch ein weiteres: Durch die Notare, die staatliche Beamte waren, konnte eine weitgehende Kontrolle über den Versicherungsverkehr ausgeübt werden. Eine Überwachung erschien damals nicht nur wegen der etwaigen

---

[1]) So Schaube, Der Übergang Conr. Jahrb., Bd. 61 S. 503; Dernburg, Lehrb. des Preuß. Priv. R. II S. 715 Anm. 30. Das Wort „appodisia" findet sich erstmalig in einer Verordnung von Genua aus dem Jahre 1401; Bensa S. 155.

[2]) Vivante, Il I contratto di assicurazion II. S. 15 leitet „Polize" von polex, pollicis = Wachssiegel her. Das gesiegelte Dokument habe man später Polize genannt.

[3]) So die oben zit. Genueser Verordnung aus dem Jahre 1369. Bensa S. 34. Vgl. ferner die Barcelonaer Ordonnanz von 1435, Reatz S. 101 f., 107.

[4]) Das Statut von Savona, dessen Entstehungszeit Reatz in die Zeit von 1484 bis 1523 setzt. Reatz S. 180.

[5]) Rehme, bei Ehrenberg, S. 88.

[6]) Bensa S. 30.

[7]) So das oben zit. Statut von Savona, Reatz a. a. O.

Steuern[1]), sondern auch wegen der mannigfachen auf wirtschaftspolitischen Erwägungen beruhenden Beschränkungen des Versicherungsverkehrs erforderlich. So war es z. B. an manchen Plätzen nur gestattet, Schiffe und Waren zu drei Viertel ihres Wertes zu versichern.[2]) Es war ferner gleichfalls, unter Androhung schwerer Strafen, verboten, ausländische Schiffe und Waren unter Versicherung zu bringen.[3]) Man glaubte durch derartige Gebote den nationalen Handel wirksam fördern zu können. Die Notare waren verpflichtet, bei Vertragsschluß die Parteien über eine Reihe von Punkten zu hören und ihnen über ihre Angaben entsprechende Eide abzunehmen.[4])

Neben den notariellen Urkunden tauchen schon frühzeitig von den staatlichen Maklern entworfene Urkunden über Versicherungsverträge auf. Die Makler waren als Vertragsvermittler in steter Berührung mit den Parteien und ersparten, besonders wenn es sich um eine Mehrheit von Vertragsbeteiligten handelte, die umständlichen notariellen Verhandlungen. Es ist daher nur natürlich, daß die vom Makler abgefaßte Urkunde allmählich — zeitweise benutzte man anscheinend nebeneinander in demselben Fall beide Arten von Urkunden — als die verkehrserleichternde Form den Sieg davon trug.[5])

3. In Spanien schlug die Entwicklung teilweise eine andere Richtung ein. In den Gesetzen wird ein erprobtes Polizenformular zum Gesetzesinhalt erhoben.[6]) Alle Polizen müssen, um gültig zu sein, mit der offiziellen Musterpolize übereinstimmen; Abweichungen waren in keiner Hinsicht gestattet, insbesondere vernichteten Zusätze oder Streichungen in dem gesetzlichen Formular den ganzen Versicherungsvertrag. Ein derartig starrer Formzwang mußte auf die Dauer einem in der Entwicklung begriffenen Handelsgewerbe unerträglich werden. Es kamen daher neben den gesetzlichen Polizen auch andere Ur-

---

[1]) Bensa a. a. O.

[2]) Z. B. die Ordonnanz von Barcelona v. 1435 und 1458, Reatz S. 82; ferner das Statut von Burgos 1538, Reatz S. 218; Sevilla 1552, S. 275.

[3]) Vgl. die Ord. v. Barcelona von 1435, Reatz S. 63; Bensa S. 56. Für Venedig ist das Gleiche durch Gesetz von 1411 angeordnet worden; Goldschmidt, Festgabe, S. 215; ebenso in Genua 1383, Florenz 1393; Bensa S. 36, 52 f.

[4]) Reatz, S. 111 ff., 125.

[5]) Bensa, S. 30, 33, 62.

[6]) Die Ord. v. Burgos 1538; das Formular ist abgedr. bei Reatz S. 218; ferner die Polize der Ordonnanz von Sevilla von 1556, a. a. O., S. 275 ff.

kunden vor, in denen nur die Vereinbarungen enthalten waren, die den Parteien jeweils zweckmäßig erschienen. Bei diesen Verträgen war der Versicherte wahrscheinlich im Schadenfall ohne Rechtsanspruch und nur auf den Anstand und die Vertragstreue des Versicherers angewiesen; mit Recht nennen die Quellen eine derartige Urkunde „confiança".[1]) Treu und Glauben waren auch damals ein mächtiger Faktor im kaufmännischen Verkehrsleben.

4. Die Urkunden nach dem spanischen Musterformulare besaßen, ebenso wie die notariellen italienischen Polizen, Exekutivkraft. Hierdurch war im Prozeß die Rechtslage des Versicherten eine wesentlich günstigere. Wenn er nachweisen konnte, daß der Versicherungsfall eingetreten war, so wurde, wenn unter Vorlage einer ordnungsmäßigen Polize geklagt war, der Versicherer mit seinen nicht liquiden Einreden nicht gehört. Er mußte die Entschädigung sofort bezahlen und konnte nur von dem Versicherten die Stellung einer Kaution verlangen.[2]) Über die Einwendungen des Versicherten wurde in einem Nachverfahren entschieden. In Barcelona mußte seit der Ordonnanz von 1458 der Versicherte binnen Jahresfrist sein Endurteil vorlegen, widrigenfalls er die Entschädigung wieder herausgeben mußte; der Prozeß nahm jedoch seinen Fortgang.[3])

IV. Im 15. und 16. Jahrhundert bildete sich auf dieser Grundlage in den Mittelmeerländern ein einheitlicher Polizentypus aus.[4]) Diese Polize hat — dies mag als Ergebnis der historischen Betrachtung vorweggenommen werden — ihren Siegeszug durch die ganze Welt angetreten und ist noch heute die Grundlage aller Polizen im Inland wie im Ausland. Wenn auch jetzt die alten Floskeln beseitigt sind, wenn auch die Vertragsklauseln verfeinert, ergänzt und den modernen, kompli-

---

[1]) Vgl. Reatz S. 216 ff.; diesem zustimmend Goldschmidt, Universalgesch. S. 374 Anm. 121.

[2]) Savona ließ sogar keinerlei Einwendungen im Urkundenprozeß zu, Reatz S. 182 f. Vgl. ferner die bei Reatz abgedr. Polize von 1522, S. 187, und das Statut von Burgos v. 1538, a. a. O., S. 258 f.

[3]) Bensa S. 66, 72 ff., Reatz S. 165 ff.

[4]) Vgl. z. B. die bei Stracha (De assecurationibus traktatus. 1569) abgedruckte Polize von Ancona aus dem Jahr 1567 und die bei Bensa abgedr. Polizen: Pisa 1385 (doc. XI. S. 210) Florenz 1379 (doc. XIV. S. 217); ferner die bei Reatz wiedergegebenen Polizen: Florenz 1522, S. 187; Burgos 1538, S. 218; Sevilla 1556, S. 276. Vgl. die Antwerpener Polize von 1531. (hierüber weiter unten).

zierten Wirtschaftsverhältnissen angepaßt sind, die wesentlichen Grundzüge stammen aus dieser Zeit.[1])

Die Polize enthält in späterer Zeit regelmäßig nicht mehr eine Konsenserklärung der Parteien vor dem öffentlichen Notar, sondern eine für den Versicherten bestimmte einseitige Erklärung des Versicherers über den Versicherungsvertrag. Regelmäßig genügt die private Schriftform. Die Polize enthält den ganzen Versicherungsvertrag; insbesondere wird das Risiko nach Gegenstand, Reise usw. genau umschrieben. In einer Reihe von Klauseln werden ferner die gegenseitigen Rechte der Parteien beim Abschluß des Vertrags, während der Reise und beim Schadensfall genau fixiert.[2]) Üblich, jedoch nicht notwendig, sind die Angaben der Namen des Schiffes und des Kapitäns.[3]) Es finden sich schon frühzeitig Polizen, in denen dem Versicherten freigestellt wird, in welchem Schiff er die versicherten Waren verladen will (sog. Versicherungen in quovis).[4]) Gegenstand des Versicherungsvertrags war meist ein Schiff oder Waren. In letzterem Fall finden sich häufig Polizen für fremde Rechnung; d. h. der Versicherungsnehmer brachte nicht sein eigenes Interesse, sondern das einer dritten Person unter Versicherung.[5]) Hinter den Namen des Eigentümers fügte man die Worte ein: „N. N. ò qual si voglia altera persona". In den Polizen und in den Konossementen mußten nämlich, wie Stracha meldet[5]), oft fingierte Personen aufgeführt werden, damit die auf hoher See kreuzenden Feinde die Waren ungehindert passieren ließen. Dieser Gefahr der Beschlagnahme waren die Türken und die Juden besonders ausgesetzt.[6]) Wenn obige Klausel nicht eingefügt war, so bestand die Gefahr, daß diese infolge der falschen Angaben im Versicherungsfall nichts beanspruchen konnten. Wo, wie in Barcelona, die Fremden vom Seeversicherungsverkehr ausgeschlossen waren, mußte der Versicherungsnehmer jedoch beschwören, daß Ausländer weder direkt noch indirekt beteiligt waren.[7])

Die Übernahme des ganzen Risikos war meist für einen

---

[1]) Goldschmidt, Universalgesch. S. 375; Bensa S. 33.
[2]) Bensa S. 37 ff.
[3]) Stracha, Glossa IX.
[4]) Goldschmidt, Universalgesch. S. 376; Bensa S. 38; für Burgos vgl. aber Reatz S. 230.
[5]) Für Barcelona Reatz S. 74.
[6]) Stracha Glossa VII. S. 57.
[7]) So die Ord. v. Barcelona 1435; Reatz S. 70; Bensa S. 69.

einzelnen Seeversicherer zu gefährlich; es unterzeichnete daher regelmäßig eine Mehrzahl von Versicherern die Polize, so daß das Risiko auf eine Reihe von Personen abgewälzt war. Jeder Versicherer will unabhängig von den anderen nur für den Betrag haften, den er seiner Unterschrift beifügt. Unter dem Text der gemeinsamen Urkunde gibt jeder Versicherer seine Verpflichtungserklärung eigenhändig ab und ruft in althergebrachter Form den Schutz Gottes an.[1])

V. Zwischen Italien und Spanien einerseits und den Niederlanden andererseits bestand damals (im 15. bis 16. Jahrhundert) ein reger Handel, der durch die politischen Verhältnisse begünstigt wurde. Zahlreiche Italiener, Spanier und Portugiesen waren insbesondere in Brügge und in Antwerpen ansässig und begannen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts wie in ihrer Heimat das Assekuranzgewerbe zu betreiben.[2]) Sie benutzten für ihre Geschäfte die italienisch-spanischen Formulare. Wenn nach einiger Zeit auch die Urkunden in holländischer Sprache abgefaßt waren, so gleichen diese Polizen dennoch nach Form und Inhalt vollkommen den italienisch-spanischen Vorbildern.[3])

Die älteste uns bekannte Seeversicherung zu Gunsten eines Deutschen stammt aus dem Jahre 1531.[4]) Sie ist in Antwerpen und Brügge geschlossen auf das Schiff eines gewissen Gottschalk Remlinckroth für die Reise von Lübeck nach Arnemuiden in Seeland. Die Polize ist in holländischer Sprache abgefaßt; die 44 Unterzeichner sind fast ausnahmslos Italiener und Portugiesen. Einige Unterschriften können vielleicht von Deutschen herrühren. Mit Sicherheit läßt sich dies nur von dem Vertreter der Welser Sebolt Küneyssel sagen.

---

[1]) Vgl. die oben zit. Polizen.

[2]) Plaß, a. a. O., S. 25 ff. Kisselbach, Die Wirtschafts- und rechtsgeschichtliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg S. 4.

[3]) Vgl. z. B. die bei Kisselbach (Anl. 1 S. 161 f.) abgedr. Antwerpener Polize aus dem Jahre 1591. Rechtsquellen waren insbes. die Ordonnanzen von König Philipp II. von Spanien aus den Jahren 1563 und 1570; ferner die „Costumen" von Antwerpen v. 1609. Vgl. Plaß, a. a. O., 29 ff.; ferner Goldschmidt in der Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 23 S. 360.

[4]) Abgedr. v. Hofmeister in den Hansischen Geschichtsbl. 1886, S. 171; über das Schicksal dieses Versicherten, der durch das Versagen der Versicherer zum Seeräuber wurde, die interessanten Ausführungen bei v. Bippen, Seeversicherung und Seeraub eines Hansischen Kaufmanns in dem 16. Jahrhundert.

VI. In Deutschland ist zu dieser Zeit eine Seeversicherung nicht nachzuweisen. Soweit ein wirtschaftliches Bedürfnis nach Versicherungen bestand, wird es wohl auf der Antwerpener Börse befriedigt worden sein. Erst als die politischen Wirren veranlaßten, daß viele Kaufleute aus den Niederlanden auswanderten — Herzog Alba hatte den Abschluß von Seeversicherungen im Jahre 1569 überhaupt verboten[1]) — entwickelte sich in Hamburg gegen Ende des 16. Jahrhunderts ein beachtenswerter Seeversicherungsverkehr.[2]) Unter den Versicherern ist aber auch dort anfangs die Mehrzahl Portugiesen, Italiener und Niederländer.[3]) Wenn sich auch allmählich immer zahlreicher deutsche Kaufleute beteiligten, so bestand dennoch eine vollkommene Abhängigkeit von der Antwerpener Börse; dies kam anfänglich durch die Schlußklausel der Polize zum Ausdruck: . . . . achterfolgent die Forme und nach der Costume der Bursse von Antorff welcher wir uns unterworffen . . .[4]) Ganz charakteristisch sind die bei Ruland abgedruckten Hamburger Polizen aus den Jahren 1626 und 1629[5]), die im wesentlichen das holländisch-italienische Formular enthalten: der Text, der die Unterschriften der Versicherer begleitet, ist je nach der Nationalität der Versicherer in deutscher, spanischer oder italienischer Sprache abgefaßt.

Die Hamburger Polize der damaligen Zeit war eine privatschriftliche Urkunde der Versicherer, in der die getroffenen Vereinbarungen unter Zugrundelegung eines feststehenden Formulars niedergelegt waren. Bis zu Anfang des 18. Jahrhunderts waren die Polizen, die nach Form und Inhalt sich mit den italienischen Vorbildern deckten, in holländischer Sprache abgefaßt. Bei Warenversicherung wurden die Gegenstände der Versicherung nicht näher spezialisiert; auch die Versicherung für fremde Rechnung war üblich. Regelmäßig hieß es, daß dem

---

[1]) Kisselbach S. 111; Engelbrecht, Die Assekuranzwissenschaft, 1787 S. 12.

[2]) Die älteste Seeversicherungspolize, die uns erhalten ist, wurde 1588 in Hamburg gezeichnet, Kisselbach S. 12 ff.

[3]) Kisselbach S. 16, 20 ff.

[4]) So die bei Kisselbach abgedr. zeitgenössische übersetzung einer Hamburger Polize von 1590, S. 168. Vgl. auch die Polize von 1591, S. 170, ferner Plaß, a. a. O. S. 57. In den Polizen bei Ruland (seit 1617) ist obige Klausel bereits durch eine Schiedsgerichtsklausel auf Kaufleute der Hamburger Börse ersetzt.

[5]) Ruland, a. a. O. S. 187—199; auch die bei Plaß in Facsimile wiedergegebenen Polizen.

N. N. versichert werde: „Copmanschappen eme toebehoerende offte jemant anders".[1])

In Hamburg hatte die Polize wie in Italien Exekutivkraft. War ein Schaden entstanden, so machte der Versicherte dem Versicherer eine Anzeige durch den Notar (die sog. „Intimation"), die der heutigen „Andienung des Schadens" entspricht. Von diesem Augenblick an lief eine gesetzliche Zahlungsfrist von zwei Monaten. Erkannte nach Ablauf dieser Frist der Versicherer die Urkunde als echt an, und konnte der Versicherte den Schaden nach Art und Umfang glaubhaft machen, so wurde der Versicherer mit keiner Einrede gehört, sondern mußte die Schadenssumme gerichtlich hinterlegen.[2])

Ein wesentlicher Unterschied zu den italienischen Polizen bestand darin, daß es jedem frei stand, den vollen Wert unter Versicherung zu bringen.[3]) Die Konossemente und die übrigen Schiffahrtspapiere stimmten auch in Hamburg häufig mit den Polizen nicht überein. Man half sich, anders als in Italien, durch die Klausel: „so de Conossemente niet conforme diese Policen luden, sol solche niet prejudicieren oder hinderlick sein"[4]).

VII. Kodifiziert wurde das Hamburger Seeversicherungsrecht zuerst in der auf Grund der Arbeiten Langenbecks verfaßten „Hamburger Assekuranz- und Havereiordnung vom 31. Mai 1731". Die Bedingungen der Hamburger Versicherer wurden zuerst zusammengefaßt im „Allgemeinen Plan Hamburger Seeversicherung vom 1. Januar 1847", revidiert 1853, der die Grundlage der heutigen Hamburger Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen bildet. Beide Sammlungen, insbesondere die Assekuranzordnung, hatten einen großen Einfluß auf die Verbreitung des Seeversicherungsrechts in Deutschland

---

[1]) Hamburger Polize von 1625 bei Ruland S. 191. Vgl. auch schon die Antwerpener Polize von 1531 bei Hofmeister a. a. O.

[2]) Kisselbach S. 117 ff. Vgl. die Ausführungen in einem bei Engelbrecht, Abschn. IV. S. 129, wiedergegebenen Prozeß: „kein Richter dürfe den Lauf und die Entscheidung eines Exekutivprozesses anders als durch in continenti liquide Einreden hemmen. Die Polize liefere dem Richter sofort die rechtliche Überzeugung: quid, quale, quantum cui et a quo debeatur ... mithin könne hier unmöglich von der exekutorischen Strenge durch widerrechtliche Verzögerung abgegangen werden.

[3]) Kisselbach S. 124.

[4]) Vgl. oben IV und die Hamburger Polize aus dem Jahre 1617 abgedr. bei Ruland S. 169; ferner Kisselbach S. 126.

und in den Nord- und Ostseeländern; wesentlich Neues für die hier in Betracht kommenden Fragen haben sie nicht gebracht.[1])

Für die Entwicklung des Preußischen Seeversicherungsrechts war die „Assekuranz- und Haverei-Ordnung für das Königreich Preußen" von 1766 von Bedeutung, deren Bestimmungen später in das Allgemeine Landrecht übergegangen sind.[2])

VIII. England muß bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts einen achtungsgebietenden Seeversicherungsverkehr gehabt haben. Heißt es doch in der Antwerpener Polize des Remlinckroth von 1531[3]), daß unter gewissen Voraussetzungen zu verfahren sei: „na dem Seerechte, Usante und Costume der Stadt Lunden yn Engelandt".

1. Die Entwicklung der Seeversicherung in England ist ebenfalls auf die Italiener (lombards) zurückzuführen, die seit Ende des 13. Jahrhunderts in England ansässig waren. Der englische Warenhandel lag damals vollkommen in der Hand der deutschen Hanse, die zu London im Stahlhof (Gilhalda Teutonicorum, stilliard, steelyard) ein eigentümlich organisiertes Zentrum ihres machtvollen Bundes hatte.[4]) Wenn die Hanseaten auch in späteren Zeiten bis zu ihrer Vertreibung aus England im Jahre 1597 das Seeversicherungsgeschäft ausgeübt haben mögen, so lehrt doch die Geschichte der Seeversicherung in Hamburg, daß ihre Anteilnahme an der Entstehung der Seeversicherung wahrscheinlich nur sehr gering war. Die Hansischen Kaufleute machten erst in verhältnismäßig später Zeit von der Seeversicherung, die von den Fremden in Hamburg eingeführt wurde, Gebrauch.[5])

Die zu London in „Lombard Street" ansässig gemachten Italiener („the Pope's Merchants") verfügten über ansehnliche Kapitalien und betrieben vorzugsweise Geld- und Wechselgeschäfte. Sie standen in regen Handelsbeziehungen zu ihrem Mutterland, und es ist ihr Verdienst, die auf dem heimischen Boden zur vollen Blüte entwickelte Seeversicherung in England

---

[1]) Voigt, neues Archiv für HR. 1866 Bd. IV. S. 228 Anm. 58 ff.

[2]) Die wichtigsten Bestimmungen des ALR. werden bei der Darstellung des heutigen Rechts vergleichsweise herangezogen werden.

[3]) Hofmeister a. a. O. S. 169.

[4]) Martin, The history of Lloyds and of marine insurance. S. 17 ff.

[5]) S. o. IV; die Anteilnahme der Hanseaten überschätzt Martin a. a. O. S. 5 f. Auch ist noch zu berücksichtigen, daß den Hansen eine starke Flotte zur Seite stand, und ferner, daß infolge des engen Gemeinschaftsverhältnisses, zu dem die Einzelnen z. B. im Stahlhof, zusammengeschlossen waren, das Risiko oft auf mehrere Teilhaber am gemeinsamen Unternehmen verteilt war.

eingeführt zu haben.[1]) Die älteste uns erhaltene englische Polize stammt aus dem Jahre 1613; sie gleicht nach Form und Inhalt den italienisch-spanischen Vorbildern.[2]) An das bedeutende Seeversicherungsrecht der Lombarden erinnert noch heute die Schlußklausel, die die Engländer mit konservativem Sinn auch in den heutigen Polizen beibehalten haben: and it is agreed by us the assurers, that this writing or Policy of Assurance shall be of as much force an effect, as the surest writing of assurance heretofore made in Lombard Street or in the Royal Exchange or elsewhere in London"[3]).

Das älteste englische Gesetz über Seeversicherung aus dem Jahre 1601 (43 Elisabeth c. 12) betrifft die Errichtung eines Gerichtshofs für Versicherungssachen. Die Polizen der damaligen Zeit waren vor den öffentlichen Notaren oder den vereidigten Maklern (sworn brokers) entworfen; daneben kamen wohl auch schon privatschriftliche Polizen vor. Es bestand außerdem seit dem Ende des 16. Jahrhunderts eine „Office of Assurance", in der alle Polizen bei Strafe der Nichtigkeit registriert werden mußten.[4])

2. Der große Aufschwung des Seeversicherungswesens Englands seit dem Ende des 17. Jahrhunderts ist jedoch dem Versicherungsinstitut von „Lloyd" zu verdanken. Edward Lloyd betrieb seit 1688 in Tower Street, später in Lombard Street, in London ein Café, in dem Warenhändler und Schiffahrtsinteressenten zu verkehren pflegten.[5]) Dieses Café wurde allmählich zum Zentrum des englischen Seeversicherungsverkehrs, da sein Gründer frühzeitig die Bedeutung eines gut organisierten Nachrichtendienstes für die Seeversicherung erkannte. (Seit 1696: „Lloyd's News", später „Lloyd's List".)

Die Besucher von Lloyd's schlossen sich allmählich zu einer festeren Organisation zusammen, bis sie im Jahre 1774 in die „Royal Exchange" übersiedelten. Jedes bei Lloyd's aufgenommene Mitglied[6]) („underwriter") bleibt auch jetzt wirt-

[1]) Vgl. Martin S. 17 ff., 31.
[2]) Abgedr. bei Martin S. 46 f.
[3]) Martin S. 32.
[4]) Martin S. 35. Weskett, Theorie und Praxis der Assekuranzen, I S. 98, 130.
[5]) Martin S. 59 ff.
[6]) Zur Zeit etwa 800. Vgl. über die heutige Organisation von Lloyd's im einzelnen: Herzog, Die Praxis der Transportversicherung S. 72 f., Arnould I S. 99.

schaftlich von den übrigen gesondert; die Folgen seiner Zeichnungen treffen nur ihn allein, nicht auch die übrigen Mitglieder. Dagegen führen sie ihre Geschäfte nach gemeinsam vereinbarten Prinzipien und benutzen die gleichen, von allen gemeinsam unterhaltenen Einrichtungen. Günstige wirtschaftliche und politische Verhältnisse, weitblickende Führer, nicht zuletzt ausgezeichnet organisierte, ausgedehnte Nachrichten- und Registersysteme haben zu einer glänzenden Entwicklung dieses eigenartigen Unternehmens geführt. Jahrzehntelang konkurrenzlos nimmt es auch heute noch am internationalen Seeversicherungsmarkt eine überragende Stellung ein.

Am 12. Januar 1779 einigten sich die Mitglieder von Lloyd's auf ein gedrucktes Polizenformular.[1]) Zu gleicher Zeit beschlossen sie, in Zukunft nur solche Polizen zu zeichnen, denen das vereinbarte Formular zugrunde liege. Dies ist die Geburtsstunde der berühmten Lloydpolize; sie enthält die gesamten Regeln des Versicherungsvertrags, als eine feierliche, privatschriftliche Verpflichtungserklärung der Versicherer. Sämtliche Versicherungsbedingungen erscheinen auch äußerlich als Erklärungen der Versicherer und werden durch ihre Unterschrift gedeckt. Die Benutzung einer Polize galt als Formerfordernis des Versicherungsvertrags.

Die Lloydpolize von 1779 ist bis auf den heutigen Tag in ganz England, auch nach der Kodifikation des Seeversicherungsrechtes[2]), allgemein in Gebrauch. Trotz des ungeheuren Aufschwungs des Seeversicherungsverkehrs und des gesamten Wirtschaftslebens ist sie von den Engländern, mit der dem Rechtsleben dieser Nation charakteristischen konservativ-pietätvollen Eigenart, fast unverändert beibehalten worden. Im Jahre 1850 entschloß man sich, die althergebrachten Eingangsworte: „In the name of God, Amen", die dem: „Dio la salvi, Amen" der Lombarden entsprachen, zu streichen und sie durch die Worte: „Be it known that . . ." zu ersetzen. Im übrigen ließ man das alte Formular unangetastet.[3])

---

[1]) Vgl. Anlage 5. Abgedr. auch bei Brüders a. a. O. 1913 S. 103; Martin S. 158, ferner als Anhang 1 (first schedule) zum MIA. und bei Arnould.

[2]) Vgl. hierüber § 2 III.

[3]) Ulrich, Kritik, II S. 181; Martin S. 32, 160. Im Jahre 1875 wurde noch die sog. „waiver"-Klausel eingefügt.

## § 2.

## Quellen.

Im Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch von 1862 ist ein einheitliches Seeversicherungsrecht für ganz Deutschland geschaffen worden. Die Normen dieses Gesetzes sind mit einer Anzahl Änderungen in dem 10. Abschnitt des IV. Buches des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 übergegangen. Durch eine Novelle vom 30. Mai 1908 sind eine Reihe wesentlicher Bestimmungen umgestaltet worden.

Kraft ausdrücklicher Bestimmung in § 186 findet das Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 auf die Seeversicherung keine Anwendung. Die Seeversicherer bedürfen ferner keiner Zulassung zum Geschäftsbetrieb durch das Aufsichtsamt für Privatversicherung; sie unterliegen auch nicht der behördlichen Aufsicht (vgl. § 116 des Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901).

Soweit beabsichtigt war, das Handelsgesetzbuch mit dem Versicherungsvertragsgesetz in Übereinstimmung zu bringen, ist dies durch die gleichzeitig mit diesem in Kraft getretene Novelle zum Handelsgesetzbuch geschehen. Hieraus ergibt sich, daß die Normen der Gesetze über die nichtmaritime Versicherung, deren direkte Anwendung ausdrücklich ausgeschlossen ist, auch nicht analog auf die Seeversicherung angewendet werden können. Eine vergleichsweise Heranziehung ist jedoch bei der Bearbeitung seeversicherungsrechtlicher Fragen interessant und unter Umständen zur Lösung förderlich. Dabei ist jedoch stets zu beachten, daß das Versicherungsvertragsgesetz häufig von ganz anders gearteten wirtschaftlichen Voraussetzungen ausgeht.

II. Wenn eine Darstellung aus dem Seeversicherungsrecht aber nicht nur rein theoretischen Wert haben soll, so müssen zugleich die Versicherungsbedingungen berücksichtigt werden. In Deutschland sind die Hamburger Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen [1]) am weitesten verbreitet. Sie sind von den führenden Hamburger Seeversicherern in Gemeinschaft mit den kaufmännischen Organisationen der Hansestädte im Jahre 1867 ver-

[1]) Abgekürzt: ASVB.; abgedruckt bei Scherer, Das Deutsche Seerecht, Anhang S. 1; Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs S. 251 ff.; vgl. ferner die Wiedergabe in Voigt's Kommentar zum Deutschen Seeversicherungsrecht. Eine Abänderung haben die Bedingungen 1884 erfahren; vgl. über die Entstehungsgeschichte der Bedingungen: Voigt, Einleitung, S. XXVIII ff.

einbart worden und werden — manchmal mit unerheblichen Abweichungen — von der großen Mehrzahl der Seeversicherer angewandt. Die Bremer Allgemeinen Versicherungsbedingungen, die in vielen wichtigen Punkten mit den Hamburger Bedingungen übereinstimmen, haben nur ein untergeordnetes Maß von Bedeutung erlangt.[1]) Die Bestrebungen, allgemeine deutsche Seeversicherungsbedingungen auf moderner Basis neu zu schaffen, sind bisher zu einem Abschluß nicht gekommen. Ein Entwurf, herausgegeben von einer von deutschen Seeversicherern eingesetzten Kommission, ist im Jahre 1910 erschienen.[2])

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen erlangen ihre Bedeutung für ein Vertragsverhältnis durch die Vereinbarung der Parteien, daß sich der Vertrag nach ihnen regeln solle.[3]) Sie sind kein objektives Recht, sondern Parteivereinbarungen, leges contractus. Trotzdem besteht ein tiefgehender Unterschied zwischen den Allgemeinen Versicherungsbedingungen und z. B. den Bestimmungen eines Kaufvertrags. Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen leiten ihre Geltung zwar auch von dem Parteiwillen her; dieser ist jedoch regelmäßig nur ein ganz allgemeiner und ist nicht auf jeden einzelnen der 164 Paragraphen gerichtet. Die Allgemeinen Bedingungen haben ferner seit 1867 auf viele tausende Versicherungsverträge Anwendung gefunden; eine große Zahl wird ihnen in Zukunft unterworfen sein. Es ist daher auch durchaus zutreffend, wenn das Reichsgericht[4]) bejaht, daß die Interpretation der Allgemeinen Versicherungsbedingungen mit der Revision angegriffen werden kann. Die Zurückführung auf den Parteiwillen ist nur formell; in Wirklichkeit steht der einzelne Versicherte den Allgemeinen Bedingungen nicht viel anders gegenüber, wie der objektiven Rechtsnorm. Überall da, wo das Gesetz daher zur Auslegung einer Frage herangezogen wird, soll zugleich auch auf die entsprechenden Bestimmungen der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen eingegangen werden.

III. Das englische Recht ist kodifiziert in dem „Marine in-

---

[1]) Vgl. v. Liebig S. 41.

[2]) Abgekürzt: EASVB (Entwurf Allgemeiner Deutscher Seeversicherungsbedingungen, Hamburg 1910. Verlag des Vereins Hamburger Assekuradeure).

[3]) Ehrenberg, Versicherungsrecht S. 79 ff.

[4]) RG. Bd. 81 S. 119. Vgl. auch neuestens den analogen Standpunkt des höchsten Gerichtshofs bei der Auslegung von Genußscheinen, Bd. 83 S. 297.

surance act" (MIA) vom 21. Dezember 1906, 6 Edw. 7 c 41, in Kraft seit 1. Januar 1907 (an act to codify the law relating to marine insurance). England ist erst verhältnismäßig spät dazu geschritten, sein Seeversicherungsrecht zu sammeln. Der MIA enthält zusammenfassend das Ergebnis der Jahrhunderte langen Entwicklung, die sich vornehmlich unter der Leitung von „Lloyd's",[1]) vollzogen hat und die die Gesetzgebung nur wenig beeinflußt hat.

Die Bundesregierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist nach der Bundesverfassung für das Versicherungsrecht nicht kompetent. Aber auch nur wenige Einzelstaaten haben das Versicherungsrecht kodifiziert (Kalifornien, Georgia, Nord- und Süd-Dacota); das amerikanische Seeversicherungsrecht beruht daher fast ausschließlich auf dem englischen Recht, so wie es in der Rechtsprechung der englischen höchsten Gerichtshöfe im 17. und 18. Jahrhundert auf Grund des damaligen Handelsrechts (law merchant) und der Praxis ausgebildet wurde.[2])

Frankreich hat von allen Nationen zuerst ein modernes einheitliches Seeversicherungsrecht in Colberts berühmter „Ordonannce de la marine" von 1681[3]) erhalten. Diese bildet die Grundlage des Seeversicherungsrechts in Napoleons Code de Commerce von 1808, Art. 322 ff. Die Bedingungen für die Versicherung von Gütern (assurances sur facultés) sind zuletzt am 1. Januar 1888 festgestellt worden[4]), für die Kaskoversicherung (assurances sur corps) am 1. Oktober 1903.

Für das italienische Recht ist der „codice di commercio" von 1883 maßgebend.

Das holländische Recht ist in dem „Wetboek van Koophandel" seit 1838 enthalten. Daneben kommen die Börsenbedingungen („beurs conditien") von Rotterdam und Amsterdam in Anwendung, die nach gewissen Zeitabschnitten revidiert und auf den Börsen niedergelegt werden.[5])

---

[1]) Vgl. oben § 1 VIII 2.

[2]) W. Reynolds Vance, Seeversicherungsrecht, im Bd. Vereinigte Staaten v. Nordamerika von Borchardt-Kohler, Handelsgesetze des Erdballs; Herzog S. 44.

[3]) Dies ist wiederum beeinflußt von dem „Guidon de la mer", der gegen Ende des 16. Jahrhunderts in Rouen verfaßt wurde: eine II. Ausgabe erschien 1607.

[4]) Brüders S. 106 f.; Herzog S. 47.

[5]) Herzog S. 44; vgl. im übrigen über die wichtigsten ausländischen Polizenbedingungen Herzog S. 35/56 und Brüders S. 96 ff.

# I. Teil.

## § 3.

## Der Inhalt der Police.

Das Gesetz gibt in § 784 HGB. (= § 7 ASVB.) eine Legaldefinition der Police. Diese Vorschrift hat folgenden Wortlaut:

„Der Versicherer ist verpflichtet, eine von ihm unterzeichnete Urkunde (Police) über den Versicherungsvertrag dem Versicherungsnehmer auf dessen Verlangen auszuhändigen."[1])

Der Gesetzgeber beschränkt sich darauf, ein formelles und ein materielles Erfordernis aufzustellen:

1. Die Police muß „von dem Versicherer unterzeichnet" sein.

A. Als „Versicherer" kann jede geschäftsfähige Person fungieren. Die Beschränkung auf Aktiengesellschaften und Gegenseitigkeitsvereine, die das Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmen (§ 6) vorsieht, gilt nicht für die Seeversicherung.[2])

B. Es ist jedoch nicht erforderlich, daß der Versicherer persönlich die Police vollzieht, daß also der Vorstand einer Aktiengesellschaft oder die Inhaber einer als Einzelversicherer arbeitenden offenen Handelsgesellschaft[3]) die Unterzeichnung vornehmen. Es ist auch hier Stellvertretung zulässig. Wem der Versicherer zur Unterzeichnung Auftrag und Vollmacht erteilen will, ist in sein freies Belieben gestellt. Er kann sich hierzu seine Agenten wählen; kraft Gesetzes steht aber auch dem Abschlußagenten ein Recht zur Polizenzeichnung nicht zu. Der Vertreter kann mit seinem eigenen Namen oder mit dem des Versicherers zeichnen.[4]) In der Praxis ist es üblich, daß unter die Police der Firmen-

[1]) Der § 784 HGB. entspricht dem § 3 Abs. 1 VVG.; in letzterer Bestimmung ist an die Stelle des Wortes „Police" das deutsche „Versicherungsschein" gesetzt. Ferner fehlen im § 3 Abs. 1 die Worte: „auf dessen Verlangen".

[2]) Vgl. § 2 I der Darst. Auch die Versicherungsmakler, Dispacheure und Versicherungsangestellte sind an sich als Versicherer zugelassen; anders das alte Recht: Preuß. Assekuranzord. § 19, ALR. II 8 § 1939, Hamburgische Assekuranzord. Tit. II. Art. 2; wie heute seit jeher das englische Recht; Weskett II S. 23 ff.

[3]) So noch heute vereinzelt in Hamburg.

[4]) Vgl. RG. Bd. 50 S. 51 ff.; Bd. 74 S. 69 ff.

stempel des Versicherers gesetzt wird, dem der Vertreter — oft müssen es deren zwei sein — eigenhändig die Unterschrift beifügt.

C. Die Unterzeichnung der Polize muß jedoch nicht handschriftlich geschehen. Gemäß dem weitgehenden Ausdruck „unterzeichnen" kann auch eine Unterstempelung mit einem Faksimile-Stempel als der gesetzlichen Vorschrift genügend angesehen werden.[1]) Dies wäre nur dann unzulässig, wenn auch hier vorgesehen wäre, daß die Unterzeichnung „eigenhändig durch Namensunterschrift" zu geschehen habe (so § 126 BGB.).[2]) Da eine derartige Beschränkung des Oberbegriffs „unterzeichnen" in § 784 HGB. nicht enthalten ist, so muß die Verwendung des Faksimile-Stempels zugelassen werden.[3]) Eine größere praktische Bedeutung kommt jedoch dieser Frage nicht zu. Im Seeversicherungsverkehr ziehen die Versicherer regelmäßig, insbesondere im Hinblick auf die oft hohen auf dem Spiele stehenden Werte, vor, die Polizen handschriftlich zu vollziehen.

2. In materieller Hinsicht schreibt das Gesetz vor, daß die derart auszufertigende Urkunde eine „Urkunde über einen Versicherungsvertrag" sein muß. Hiermit ist ausgedrückt, daß der Versicherer in der Polize nicht nur seine eigenen Verpflichtungen dem Versicherten gegenüber zu beurkunden hat, sondern den ganzen Komplex von Rechten und Pflichten, die durch das Versicherungsverhältnis erzeugt werden. Von irgendwelchen näheren Vorschriften darüber, welche Angaben zu einer ordnungs-

---

[1]) Cosack, Lehrb. des HR. II § 166 S. 563; Lindner-Fell, Komm. VVG., § 3 S. 21; Worms, Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissensch. IX S. 542; Blumhardt, Recht, 1910 S. 738; a. M. Schneider, VVG., § 3 S. 23, 90; Marcus bei Holdheim Bd. 15, S. 102; unter Hinweis auf § 426 N. 9 HGB.; Kuhfahl-Sauer, VVG., § 3 A. 2 S. 21; Hugo Jacobi, Der Versicherungsschein S. 52.

[2]) RG. Bd. 74 S. 339; Endemann, Lehrb. d. BR., I § 65 S. 270; Enneccerus-Kipp-Wolf § 146 S. 365; Staudinger, Komm. BR., I § 126, IV 2a.

[3]) Zweifel sind für das Geltungsbereich der nichtmaritimen Versicherung dadurch entstanden, daß der dem § 784 HGB. korrespondierende § 3 Abs. 1 VVG. auch den Ausdruck „unterzeichnen" gebraucht. In § 43 Nr. 4 VVG. wird jedoch ausdrücklich hervorgehoben, daß für die vom Versicherer „unterzeichneten" Prämienquittungen eine im Wege mechanischer Vervielfältigung hergestellte Namensunterschrift genüge. Es erscheint aber nicht richtig aus dem Hinweis in § 43, Nr. 4 VVG. und dem Schweigen in § 3 Abs. 1 VVG. einen Umkehrschluß derart zu ziehen, daß unter „Unterzeichnen" nur die eigenhändige Unterschrift zu verstehen ist. Die Hervorhebung in § 43 VVG. kann gegenüber dem Wortlaut des § 3 nur die Bedeutung haben, daß dort etwas selbstverständliches nochmals ausdrücklich betont worden ist (im Ergebnis ebenso Lindner-Fell a. a. O.; a. M. H. Jacobi a. a. O. S. 53).

mäßigen Polize gehören, hat der Gesetzgeber abgesehen. Dies erscheint recht zweckmäßig, denn die Bedürfnisse des Seeversicherungsverkehrs sind in den einzelnen Versicherungszweigen durchaus verschieden (vgl. § 4 der Darstellung). Das Aufzählen von Mindesterfordernissen könnte der freien Entwicklung nur hinderlich sein.[1]) Außerdem ist die Funktion der Polize — wie unten zu zeigen sein wird — oft keine derartige, daß ein scharf begrenzter Polizenbegriff von Bedeutung sein könnte.[2])

A. Inhalt der Polize ist ein „Versicherungsvertrag". Es versteht sich von selbst, daß der Versicherte verlangen kann, daß die für ihn gefertigte Polize das Versicherungsverhältnis lückenlos wiedergibt.[3]) Es überschreitet jedoch den Rahmen dieser Arbeit, die Lehre vom Versicherungsvertrag darzustellen und dessen einzelne Erfordernisse und Gültigkeitsbedingungen zu erörtern.

B. Es mag nur hervorgehoben werden, daß die Eigenschaft als Polize mit der Gültigkeit des in ihr beurkundeten Versicherungsvertrags steht und fällt. Infolgedessen handelt es sich nur dann um eine Polize, wenn ein echter Versicherungsvertrag vorliegt. Es kommen also insbesondere die sogen. „Ehrenpolizen" (polices d'honneur)[4]) über Wettversicherungen hier nicht in Betracht. Bei Wettversicherungen hat der Versicherte kein in Geld schätzbares Interesse, daß Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt bestehen. (§ 778 HGB., § 1 ASVB., §§ 1, 2 EASVB.) Seine Vermögenssphäre wird durch den unglücklichen Ausgang des Unternehmens nicht berührt. Daß der Versicherte ein derartiges Interesse haben *muß*, ist seit jeher das oberste Prinzip der Schadensversicherung, das bei der Lösung einer großen Anzahl versicherungsrechtlicher Probleme auftaucht, und auf das im Laufe der Darstellung noch mehrfach zurück-

[1]) Auf einem anderen Standpunkt steht das ausländige Recht; anders auch das ALR. II 8 §§ 2069 ff.: die Polize mußte folgende Angaben enthalten: Namen des Versicherten, Gegenstand der Versicherung, Schiff und Schiffer, Versicherungssumme, Art und Dauer des Risikos. Ebenso der Preuß. Entwurf zum ADHGB. von 1857. Vgl. ausführl. Lewis, Seerecht II Art. 788 S. 199; vgl. auch den „Allgem. Plan Hamburger Seeversicherungen von 1847", Tit. III 1 § 16. Vgl. auch § 5 II des Bähr'schen Entwurfs eines Reichsgesetzes über den Versicherungsvertrag, (Archiv f. BR. Bd. VII S. 3); dieser lautet: der Schein (gemeint ist die Polize) hat den Versicherungsnehmer, den Gegenstand und den Umfang der übernommenen Gefahr, die Versicherungssumme, soweit eine solche bestimmt ist, und die für die Versicherung zu zahlende Einlage (Prämie) genau zu bezeichnen.

[2]) Vgl. § 6 der Darstellung.

[3]) Begründung VVG. S. 16.

[4]) § 2 Abs. IV ASVB.

zukommen sein wird. Verträge, bei denen dem Versicherten ein vermögensrechtliches Interesse nicht zusteht, sind keine Versicherungsverträge, sondern Wetten im Sinne von § 762 BGB. und daher unklagbar.[1])

C. Der Hinweis auf derartige Polizen ist umso wichtiger, weil bei „Lloyd's" häufig Polizen gezeichnet werden, die auf Wettversicherungen beruhen (speculative policies, wager policies; Gegensatz: interest policy).[2]) Von den Fernstehenden können diese oft nicht erkannt werden, denn obwohl auch das englische Recht diesen Wettversicherungen seit jeher die Rechtswirkung vollständig abspricht — every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void (MIA sect. 4 § 1) —, so wahren Lloyd's durchaus die Formen der gültigen echten Versicherungen. Im regelmäßigen Geschäftsverkehr wird auch wohl kaum ein Mitglied sich auf die Unverbindlichkeit des Vertrags berufen, wenn er seine wahre Natur von vorneherein kannte. Der Versicherer würde durch seinen Wortbruch gegen die gerade in England so geachteten ungeschriebenen Gesetze der kaufmännischen Standesehre verstoßen.[3])

Die Wettversicherungen haben aber in England derart überhandgenommen, daß durch ein Gesetz von 1909 — den sog. „Gambling Act" — der Abschluß von Wettversicherungen bei krimineller Strafe verboten werden mußte; alle gezahlten Beiträge sind der Staatskasse verfallen.[4]) Als Wettversicherungsklauseln sind insbesondere nach diesem Gesetz, wie gemäß MIA sect. 4 § 2, anzusehen: die Klauseln „policy proof interest"

---

[1]) Über den Begriff des „Interesses" vgl. Ehrenberg, Vers. R. S. 8 ff., 286 ff.; ders. Zeitschrift für die ges. Vers. Wissensch. 1906 S. 369. Sieveking, Seeversicherungsrecht, § 778 S. 2 ff.; Voigt S. 3 ff., Lewis, Seerecht II, Art. 782 S. 176; Hagen, Annalen des Deutsch. Reichs 1904 S. 725; derselben Zeitschrift für die gesamte Vers. Wissensch. VII S. 15; v. Liebig S. 43; Lenné S. 12 ff.; Hellwig, Verträge zugunsten Dritter S. 543 Anm. 99; für das engl. Recht Arnould, On the law of marine insurance I S. 330 ff.

[2]) Arnould I. S. 11, 409 ff.

[3]) Vgl. Siegfried Goldschmidt, Das Handels-, Wechsel- und Seerecht von Großbritannien und Irland, Kohler-Borchardt Bd. 11, 1; vgl. z. B. den folgenden bei Lloyd's 1912 abgeschlossenen Vertrag: Die Erben ließen die Leiche des Erblassers unter Entfaltung kostspieligen Pompes nach der Heimat transportieren, um dort ebensolche Feierlichkeiten folgen zu lassen. Die Versicherung der Überführungskosten verstößt gegen § 778 HGB. und ist nichtig (Zeitschr. f. Vers. Wissensch. Bd. 12 S. 1324).

[4]) Abgedr. in der Zeitschr. für das Versicherungswesen 1909 S. 556. Die Wirkung dieses Gesetzes läßt sich noch nicht übersehen.

(abgekürzt PPI)[1]) oder „interest or no interest", oder „without benefit of salvage to the insurer".[2])

D. Es ist oben schon hervorgehoben, daß man auch dann von einer Polize sprechen kann, wenn in ihr das Versicherungsverhältnis unvollständig und nur in seinen Grundzügen enthalten ist. Die Frage, welche Mindesterfordernisse der Inhalt einer Urkunde haben muß, damit diese als Polize bezeichnet werden darf, kann daher in dieser allgemeinen Formulierung nicht beantwortet werden. Regelmäßig wird man wohl verlangen müssen, daß außer der Person des Versicherers sowohl Art wie Umfang der übernommenen Gefahr aus der Urkunde ohne weiteres ersichtlich ist. Ausreichend ist z. B. schon, wenn der Versicherer seine Firma, eventuell mit einem ganz kurzen Zusatz, auf das Konossement setzt.[3]) Es ist daher Tatfrage, ob sich aus der Urkunde ein konkreter Versicherungsvertrag feststellen läßt. Ein wichtiges Korrektiv ist jedoch hier der auf § 784 HGB. beruhende, klagbare Anspruch des Versicherten auf Ausstellung einer vollständigen, lückenlosen Polize.[4])

II. Keine Gültigkeitsbedingung für die Polize ist ihre ordnungsmäßige Stempelung. Die Nichterfüllung der Stempelpflicht (Tarifstelle 12 C, § 97 RStG. vom 3. Juli 1913, RGBl. S. 639) macht strafbar (vgl. § 103 a. a. O.); die privatrechtliche Wirkung der Urkunde wird jedoch nach deutschem Recht hierdurch nicht beeinflußt. Einen prinzipiell entgegengesetzten Standpunkt nimmt, wie unten zu zeigen sein wird, von jeher das englische Recht ein.

III. Die äußere Gestaltung der Polize gibt nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß[5]):

1. Die Versicherer benutzen zur Herstellung der Polizen gedruckte Formulare, die sie ausfüllen oder, wie an Börsenplätzen (Hamburg, London), die vermittelnden Makler ausfüllen lassen. Die Polizenformulare enthalten oft, wenn es sich um Gesellschaften

---

[1]) Über die Bedeutung dieser Klausel im englischen und deutschen Recht vgl. § 11 der Darstellung.

[2]) Die Unverbindlichkeit derartiger Verträge war bereits durch das Gesetz von 1746 (stat. 19 Geo. 2 c 37), vgl. Sieveking § 778 Anm. 3 S. 3; Weskett I S. 42, 327 f.; Benecke, System des Seeassekuranz- und Bodmereiwesens, I S. 237 ff.; Herzog S. 39, 73; Liebig S. 43 Anm. 1; Arnould I. S. 12.

[3]) Ehrenberg, Versicherungsrecht S. 261 Anm. 20.

[4]) Hierüber vgl. § 6 der Darstellung.

[5]) Musterpolizen bei Manes, Einführung S. 101 ff., v. Liebig S. 107 ff., 123 ff., 157 ff., 162 ff., ferner Anlage 1.

handelt, Reklameangaben über Kapitalkraft und Geschäftsumfang des Versicherers. Sie enthalten weiter eine Reihe von Erklärungen, die nicht Inhalt des Versicherungsvertrages im eigentlichen Sinne sind, sondern nur der erleichterten Abwicklung der geschäftlichen Beziehungen dienen: so z. B. die Angabe der zuständigen Havariekommissare, die Bezeichnung des amtierenden Maklers, die Quittung über die gezahlte Prämie und die Aufforderung an den Versicherten, die Person des Versicherers in den Schiffahrtspapieren zu benennen.

2. Die Polize zerfällt äußerlich regelmäßig in einen allgemeinen und einen speziellen Teil. In dem speziellen Teil, der meist voran steht, erklärt der Versicherer, daß er ein gewisses, genau bezeichnetes Risiko übernommen habe. Der Umfang und der Inhalt dieser Angaben sind im einzelnen Fall sehr verschieden.[1]) Der spezielle Teil enthält ferner diejenigen Bedingungen, die nicht allgemein feststehen, sondern von den Parteien entsprechend den oft ganz verschiedenen Bedürfnissen des Einzelfalls vereinbart werden müssen. Man denke nur an die unzähligen Kombinationen, die die drei Gefahrkomponenten bei der Versicherung von Waren (Ware, Reise und Schiff) zulassen.[2])

Auf diesen speziellen Teil folgt in den deutschen Polizen ein Abdruck derjenigen allgemeinen Bedingungen[3]), die von den Vertragschließenden ausdrücklich als maßgebend bezeichnet worden oder am Orte des Vertragsschlusses üblich sind. An die Stelle dieser meist äußerst umfangreichen Bedingungen tritt oft eine entsprechende Klausel, in der die Parteien auf die ihnen geläufigen Bedingungen verweisen und sich denselben ausdrücklich unterwerfen, so daß diese Bedingungen ebenfalls zum Vertragsinhalt gemacht werden.[4])

IV. Kehren wir zu dem Ausgangspunkt, der Legaldefinition der Polize, zurück, so sehen wir, daß ein wichtiges Charakteristikum mehr hervorgehoben werden muß: die Zweckbestimmung der Polize. Die Polize kann daher definiert werden als

---

[1]) Vgl. § 4 der Darstellung.

[2]) Bezüglich der Reise können wieder Verschiedenheiten eintreten je nach Jahreszeit und Route. Eine weitere Variation bringt noch die Art der Verpackung und Verladung (z. B. Deckladung). Ausführlicher hierüber v. Liebig S. 102.

[3]) Die französischen Polizen beginnen mit der Wiedergabe der Allgemeinen Versicherungsbedingungen.

[4]) In den deutschen Polizen stehen die Allgemeinen Bedingungen hinter der Unterschrift des Versicherers. Es findet sich daher obige Klausel auch dann, wenn ein Abdruck der Allgemeinen Bedingungen folgt.

„die für den Versicherten bestimmte, vom Versicherer unterzeichnete Urkunde über die gegenseitigen Rechte und Pflichten aus einem konkreten[1]) Versicherungsvertrage."

Es wäre möglich, diese Definition weiter auszugestalten, indem man den Begriff „Versicherungsvertrag" durch seine wissenschaftliche Definition ersetzte.[2]) Das ginge aber über den Rahmen dieser Arbeit — wie in der Einleitung vorausgeschickt — heraus.

V. Die Entstehungsgeschichte der englischen Seeversicherungspolize und ihre äußere Form sind bereits oben (§ 1 VIII) dargestellt.

Im Gegensatz zu dem deutschen stellt das englische Recht eine Reihe von zwingenden Regeln darüber auf, was zu dem ordnungsmäßigen Inhalt einer Seeversicherungspolize gehört (MIA sect. 23—26):

1. Die Polize muß den Namen des Versicherten oder der Person, die die Versicherung für ihn abschließt, enthalten (MIA sect. 23 § 1). Es ist vielfach üblich, daß der Versicherungsmakler (broker) den Vertrag in eigenem Namen für Rechnung seines Auftraggebers abschließt. Es werden dann sowohl der broker als auch der Versicherte in der Eingangsklausel am Kopfe der Polize aufgeführt. Den broker pflegt man dann als „nominal assured", den Versicherten als „the party interested" zu bezeichnen[3]).

2. Ferner muß der versicherte Gegenstand (subject-matter) und die Gefahr (risk) bezeichnet werden; ersterer mit angemessener Bestimmtheit (reasonable certainity, MIA sect. 26 § 1). In den gedruckten Lloydpolizen ist jedoch noch stets die ganz allgemeine altertümliche Klausel enthalten, die sich auf Schiff und Ladung desselben Eigentümers bezog:

> „Upon any kinds of goods and merchandises and also upon the body, tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture of and in the good ship or vessel . . . . . ."

---

[1]) über die Bedeutung dieser Hervorhebung vgl. § 5 I 4 der Darstellung.

[2]) Vgl. Michaels, Die Bedeutung der Orderklausel für die Seeversicherungspolize S. 32; Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren, S. 519.

[3]) Arnould I S. 20 f.; über die Entstehungsgeschichte dieser Übung S. 224 f.; vgl. auch unten § 4 Nr. 5 bei der Polize für fremde Rechnung.

Mit der bereits oben gekennzeichneten konservativen Eigenart wird diese uralte Klausel in England noch in allen Fällen wiederholt. Um dem Gesetz und dem unabweisbaren Bedürfnis des Verkehrs gerecht zu werden, wird jedoch außerdem der wahre Gegenstand des Vertrags handschriftlich, meist am Rande oder am Fuß der Polize genannt (z. B. 100 bales, cotton, marked). Diese geschriebene Notiz ist dann allein maßgebend, und die gedruckte Klausel ist gegenstandslos.[1])

Natur und Umfang des Interesses des Versicherten an dem der Seegefahr ausgesetzten Gegenstand (subject-matter) braucht dagegen nicht bezeichnet zu werden (MIA sect. 26 § 2).

3. Die Polize muß die versicherte Reise oder den Zeitraum, für den die Versicherung übernommen ist, (gegebenenfalls beides) angeben (MIA sect. 23 § 3). Diese Angaben sind auch deshalb von Wichtigkeit, weil nach englischem Recht eine Zeitversicherung (time policy im Gegensatz zur voyage policy) ungültig ist, wenn sie für länger als 12 Monate geschlossen ist (Finance Act von 1901, 1 Edw. 7 c 7, sect. 11; MIA sect. 25 § 2).[2])

4. Die Seeversicherungspolize muß endlich die versicherte Summe und den oder die Namen der Versicherer wiedergeben. MIA sect. 23 § 4, 5. Entsprechend dem deutschen Recht muß die Polize ferner von dem Versicherer oder seinem Vertreter unterzeichnet sein. Ist eine Gesellschaft (corporation) Versicherer, so ist die Verwendung des Gesellschaftssiegels (corporate seal) ausreichend. MIA sect. 24 § 1. Da die Polize auch in England eine Erklärung von seiten der Versicherer über den Versicherungsvertrag ist, so bedarf es natürlich auch keiner Unterschrift des Versicherten.

5. Im Gegensatz zum deutschen Recht ist die Stempelung der Polize von weittragender Bedeutung in England. Die in Betracht kommenden Normen sind jetzt in dem Stempelsteuergesetz von 1891 enthalten (Stamp Act 54 u. 55 Vict. c 39 sect. 92—97). Aus einer ungestempelten Polize kann nicht geklagt werden. Nach den älteren Stempelgesetzen war dieser Mangel unheilbar (so z. B. das alte englische Stempelgesetz, 35 Geo. 3 c 63 von 1795).[3]) Anders das heutige Recht (a. a. O. sect. 95 § 2). Jede Partei kann unter Zahlung einer Strafe

[1]) Arnould I. S. 27. Ebenso in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Reynolds Vance a. a. O. S. 6.

[2]) Vgl. auch Stamp Act v. 1891, 54 und 55 Vict c 39 sect. 93.

[3]) Voigt § 7 S. 63.

von 100 Lst. die Stempelung nachholen. Der Vertrag gilt dann mit rückwirkender Kraft als von Anfang an gültig.[1] Von diesem Ausnahmefall abgesehen, entbehrt die Polize, die nicht spätestens bei der Unterzeichnung gestempelt worden ist, jeglicher Rechtswirkung. Wer sich irgend wie an dem Abschluß oder der Ausführung eines derartigen Seeversicherungsvertrags beteiligt, verfällt einer Buße von 100 Lst. (a. a. O. sect. 97). Dementsprechend sprach z. B. die King's Bench Division 1910 in einem solchen Falle aus: Der Versicherer könne nicht zu einer Leistung verurteilt werden, die er freiwillig nur unter Verwirkung der Strafe hätte machen dürfen.[2])

VI. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist eine Polize im Gebrauch, die mit Recht als „a simplified and modernized form of the English Lloyd's" bezeichnet wurde.[3]) Da eine gesetzliche Regelung überhaupt so gut wie fehlt, so bestehen keine zwingenden Regeln über den Inhalt der Polize.

VII. Der Code de commerce zählt in Art. 322 ebenfalls eine Reihe von Erfordernissen der Polize auf: Hinsichtlich der äußeren Form ist angeordnet, daß die Polize keine unausgefüllten Stellen (aucun blanc) ausweisen dürfe; sie ist ferner zu datieren, und zwar ist anzugeben, ob sie vormittags oder nachmittags vollzogen ist.

Gemäß Art. 322 enthält die Polize alle Abreden zwischen den Parteien, insbesondere auch Angaben über den Versicherten und dessen Rechtsstellung, das Schiff, den Kapitän, Abgangs- und Ankunftsort, Art und Wert der zu versichernden Gegenstände, die Versicherungssumme und die Prämie.

Für Italien ist § 420 und § 607 des code di commercio zu vergleichen, die im wesentlichen das Gleiche enthalten.

VIII. Für das holländische Recht ist § 256 Ziffer 7—8 und § 592 des Wetboek van Koophandel maßgebend; ähnlich wie im französischen Recht ist dort aufgezählt, was eine Polize enthalten muß. Die Polize (polis) ist in altertümlicher knapper Form abgefaßt und erinnert teilweise noch an die ältesten Polizen, die zuerst von den Italienern in Holland gezeichnet wurden.

---

[1]) Arnould I. S. 47.

[2]) Wittmaak in der Zeitschrift für das gesamte HR. Bd. 73 S. 515, zit. aus: the law reports CIII. S. 767 ff. (vgl. die für deutsche Verhältnisse interessante Verteilung der Kostenlast).

[3]) Reynolds Vance a. a. O. S. 5.

[4]) Herzog a. a. O. S. 44; vgl. oben § 1 V.

## § 4.

## Die Arten der Polizen.

Das tägliche Leben gebraucht das Wort „Polize" in doppelter Bedeutung. Im engeren Sinne ist „Polize" die Urkunde über den Versicherungsvertrag; im weiteren Sinn spricht man oft auch dann von einer Polize, wenn eigentlich nur der Versicherungsvertrag gemeint ist. Es heißt oft, der Kaufmann habe „eine Polize abgeschlossen", oder „eine Polize genommen", wenn ausgedrückt werden soll, daß jemand einen Versicherungsvertrag abgeschlossen hat. Wenn ein Versicherer sich an einem Versicherungsvertrag beteiligt hat, so spricht man davon, daß der Versicherer „eine Polize gezeichnet habe".

In der vorliegenden Arbeit soll, wie bereits hervorgehoben, nur die Polize als Urkunde betrachtet werden. Je nach der Art und dem Inhalt des in der Polize beurkundeten Seeversicherungsvertrags, insbesondere auch nach der Vollständigkeit dieser Angaben, pflegt man aber auch die einzelnen Polizen zu kennzeichnen. Es handelt sich im Nachfolgenden daher zum Teil nur um Unterscheidungen der verschiedenen Versicherungsverträge voneinander; der Vollständigkeit halber, und da auch das Gesetz, wie zu zeigen sein wird, manchmal das Wort „Polize" für „Versicherungsvertrag" gebraucht, sollen auch hier diejenigen Fälle mitaufgezählt werden, in denen das Wort „Polize" im weitesten Sinne des Sprachgebrauchs verwendet wird.

1. Die Polizen werden eingeteilt nach dem Gegenstand des in der Polize beurkundeten Versicherungsvertrags. Nach der in § 778 HGB. (§ 1 ASVB.; § 1 EASVB.) niedergelegten zwingenden Grundregel des Seeversicherungsrechts kann ganz allgemein Gegenstand des Seeversicherungsrechts jedes vermögensrechtliche Interesse sein, welches jemand daran hat, daß Schiff und Ladung die Gefahren der Seeschiffahrt bestehen.[1]) In § 779 HGB. wird dieser Gegenstand näher umschrieben;

[1]) Vgl. Sieveking § 778 S. 2; Begr. EASVB. S. 52. Eine Ausnahme bildet die Heuerforderung der Schiffsbesatzung; diese kann nicht versichert werden, § 780 HGB. Dieser Rechtsgedanke, der auf praktischen Erwägungen beruht, ist seit langer Zeit Gemeingut der meisten Seeversicherungsrechte. Vgl. schon ALR. II 8 § 1937; Engelbrecht a. a. O., Abschnitt III S. 10 f. Anders jedoch das englische und das französische Recht, MIA. § 11, c. de comm. Art. 334.

es wird dort — wenn auch nicht erschöpfend —[1]), aufgezählt, was alles versichert werden kann. Es mag jedoch darauf hingewiesen werden, daß der Gesetzgeber im Hinblick auf § 778 HGB. nicht ganz juristisch korrekt verfährt, wenn er entsprechend dem Sprachgebrauch gewisse Sachen und Rechte als versicherbar bezeichnet.[2]) Denn versichert wird z. B. nicht ein bestimmtes Schiff oder eine bestimmte Ware, sondern das konkrete vermögensrechtliche Interesse einer Person an dem Schiff; dieses Interesse kann aber verschiedenster Art sein (Eigentumsinteresse, Pfandgläubigerinteresse und dergleichen). Aus der — wie gesagt nicht erschöpfenden — Aufzählung in § 779 HGB. sind die folgenden Objekte des Versicherungsvertrags besonders hervorzuheben: Schiff, Güter, Fracht und die Rückversicherung. Bei diesen am häufigsten vorkommenden Arten der Seeversicherungsverträge hat die Praxis bestimmte Typen geschaffen, die man im Versicherungsverkehr kurzweg als Schiffs-, Güter-, Fracht- oder Rückversicherungspolize[3]) zu bezeichnen pflegt.

A. Für die Schiffspolize gebraucht die Praxis noch häufig die alte Bezeichnung: „Cascopolize“[4]) (von span. Casco = Schiffskörper) und weist somit unbewußt auf die historische Entwicklung hin.

In der Cascopolize wird das Interesse am Schiffskörper[5]) oder einem ideellen Anteil desselben, der Schiffspart (§ 474 HGB.), versichert.[6]) Da es sich hier, wie sich aus der Natur der Sache ohne weiteres ergibt, um ein ganz eigentümliches Risiko handelt, gelten für diese besonders gelagerten Verhältnisse spezielle Normen und werden für sie ganz andere Bedingungen vereinbart als bei den übrigen Versicherungsverträgen.

B. Mit der Cascopolize wird oft inhaltlich eine Frachtpolize verbunden.[7]) Die Versicherung der Frachtforderung dient

---

[1]) Der § 779 HGB. beginnt mit den Worten: „es kann ‚insbesondere‘ versichert werden“, in § 1 ESVB. wird die Aufzählung noch weiter ausgestaltet.

[2]) Sieveking § 779 Anm. 4 S. 9; Brodmann § 778 Anm. 3 S. 163; Ehrenberg, Versicherungsrecht S. 286 ff.; v. Liebig S. 44; Lewis, Lehrbuch S. 35 Anm. 1; Seufferts Arch. Bd. 43 S. 82.

[3]) Über diese Polize vgl. § 5 der Darst. sub II.

[4]) Der II. Abschnitt Tit. 1 ESVB. trägt die Überschrift: „Cascoversicherung“. Vgl. Anlage 2.

[5]) Nebst Zubehör; Ausrüstungskosten jedoch nur bei ausdrücklicher Vereinbarung, § 796 HGB.

[6]) Vgl. Sieveking § 779 Anm. 4, 5 S. 10.

[7]) Vgl. den Abdruck einer Casco- und Frachtpolize bei v. Liebig S. 157 ff.

dazu, den Schaden zu decken, der dadurch entstehen könnte, daß der Verfrachter bei Verlust der Güter den Anspruch auf die Fracht verliert, oder den bereits empfangenen Frachtvorschuß zurückbezahlen muß (§ 617 HGB.).[1]) Da sowohl die Casco- wie die Frachtversicherung für die Dauer einer bestimmten Reise häufig abgeschlossen zu werden pflegt, so rechtfertigt sich die in der Praxis oft vorkommende Vereinigung beider Versicherungsverträge in einer Urkunde. Es muß jedoch ausdrücklich hervorgehoben werden, wenn die Polize auch die Frachtversicherung mitumfassen soll. Denn in der einen in § 779 HGB. aufgezählten Versicherungsart ist die andere ohne weiteres nicht enthalten (§ 779 Abs. II HGB.; § 2 Abs. II ASVB.).[2])

C. Die weitaus größte wirtschaftliche Bedeutung hat die Güterpolize[3]), häufig auch „Cargopolize" genannt (engl. cargo = Schiffslast, ital. carico, span. carga). In ihr werden die vermögensrechtlichen Interessen an den über das Meer zu transportierenden Waren versichert, deren Gesamtwert jährlich nach Milliarden zählt. Es ist daher nur natürlich, daß der in dieser Polize beurkundete Versicherungsvertrag von jeher in Gesetzen und Bedingungen eine besonders sorgfältige Ausgestaltung erfahren hat.

Wenn das vom Versicherer hierbei zu übernehmende Risiko nur seinem Rahmen nach allgemein gekennzeichnet ist, und vertragsmäßig erst durch spätere Tatsachen konkretisiert wird, so kommt man zu dem interessanten juristischen Gebilde der „laufenden" oder „General-Polize" (engl. open, continuing, running, floating policy; franz. police flottante). Hierüber wird der § 5 der Darstellung handeln.

2. Die Seeversicherungspolizen werden ferner unterschieden

---

[1]) Diese Bestimmung wird häufig durch Konossementsklauseln wegbedungen, vgl. Schaps, Kommentar zum IV. Buch des HGB., § 617 S. 460 Anm. 8 und die dort zit. Klauseln z. B.: „freight to be earned, goods lost or not lost".

[2]) Von der Fracht ist das Entgelt zu scheiden, das dem Eigentümer des Schiffes aus einer „Schiffsmiete" zusteht. Da für diese § 617 HGB. nicht gilt, ist die versicherte Gefahr eine ganz andere als bei dem Frachtvertrag. In § 1 Abs. 2 EASVB. wird aus Zweckmäßigkeitsgründen vorgeschlagen, daß es unerheblich sein soll, wenn Schiffsmiete als für bestimmte Zeit geschlossene Fracht oder solche Fracht als Schiffsmiete bezeichnet ist. Vgl. Begründung S. 56. Das englische Recht kennt einen derartigen Unterschied nicht; Sieveking § 779 Anm. 6 S. 10.

[3]) Vgl. den Abdr. bei Manes, Einführung S. 17 ff., v. Liebig S. 107 ff., 123 ff. Vgl. Anlage 1.

nach den Angaben über den Versicherungswert. Versicherungswert ist der volle Wert des versicherten Gegenstandes oder genauer des versicherten Vermögensinteresses (§ 786 HGB.; § 9 ASVB.). Die Parteien können vereinbaren, daß in ihrem Verhältnis zueinander der Versicherungswert auf eine bestimmte Summe (Taxe) maßgebend festgesetzt werden soll. Man spricht dann gemäß der Legaldefinition in § 793 HGB. von einer „taxierten Polize" (engl. valued polcy, MIA sect. 27) [1]), im Gegensatz zur „offenen Polize" (engl. unvalued policy, MIA sect. 28), bei welch letzterer eine derartige Vereinbarung nicht getroffen worden ist.[2]) Juristisch korrekt, wenn auch dem Sprachgebrauch entsprechend, ist diese Legaldefinition nicht; denn nicht die Polize ist taxiert, sondern der in ihr beurkundete Versicherungsvertrag enthält eine Vereinbarung, die „Taxe" genannt wird. Enthält die Polize die Bestimmung, daß der Versicherungswert „vorläufig taxiert" sei, so wird sie wie eine offene Polize behandelt, solange die Taxe nicht in eine feste verwandelt ist (§ 793 Abs. 3 HGB.). Bei der taxierten Polize steht der Versicherungswert für beide Parteien bindend fest, und es bedarf im Schadensfall nicht der sehr schwierigen, oft durch recht subjektive Schätzungen beeinflußten Ermittelung. Taxierte Polizen finden sich außerordentlich häufig, bei Casco-Polizen sogar regelmäßig.[3]) Die Vorteile der Taxe kommen vornehmlich dem Versicherten zu Gute; der Versicherer kann aber die Herabsetzung der wesentlich übersetzten Taxe verlangen (§ 793 HGB.)[4])

3. Bei der nichtmaritimen Schadensversicherung enthält die Polize meist eine einheitliche Angabe über die Versicherungssumme, das ist der Höchstbetrag, den der Versicherer im Schadensfall zu leisten sich verpflichtet hat. Bei der Seeversicherung stehen aber sehr oft so hohe Werte auf dem Spiel, daß ein Einzelner das gesamte Risiko im ordnungsmäßigen Geschäftsbetrieb nicht übernehmen kann. Wie schon bei den Uranfängen der Seeversicherung pflegen in derartigen Fäl-

[1]) Herzog S. 39. Dagegen versteht man in England unter „open policy" meist die laufende Polize, Arnould I S. 12.

[2]) Vgl. ASVB. § 16, EASVB. § 7, Ehrenberg Zeitschr. f. d. ges. Vers. Wissenschaft VI S. 409 ff.

[3]) Sieveking § 793 Anm. 1 S. 37; ebenso in England Arnould I S. 13.

[4]) Auch hat der Versicherer ein Anfechtungsrecht wegen Irrtums und arglistiger Täuschung. Über die Kontroverse, ob das Recht auf Herabsetzung der wesentlich übersetzten Taxe vertraglich im voraus wegbedungen werden kann vgl. Sieveking zu § 793 Anm. 5 S. 38.

len (z. B. bei Versicherungen des Cascos, von ganzen Schiffsladungen oder anderer hochwertiger Versendungen) mehrere Versicherer eine Polize zu „zeichnen". Die Polize, deren Entwurf meist von einem Makler stammt, enthält im Text keine Angaben über die Versicherungssumme; jeder der unterzeichneten Versicherer (in England: „underwriter") fügt aber seiner Unterschrift die Summe, die er übernehmen will, hinzu. Man spricht dann von einer „gemeinsamen Polize" (so § 791 HGB. alte Fassung).[1] In einer derartigen Polize ist zum Ausdruck gekommen, daß kein Gesamtschuldverhältnis von den Parteien gewollt ist; jeder Unterzeichner will, vollkommen unabhängig von den Zeichnungen der übrigen, nur für die bei seinem Namen angegebene Versicherungssumme haften. In Wahrheit sind dann in einer Polize mehrere Seeversicherungspolizen enthalten und zwar so viele, als Versicherer unterzeichnet haben. Freilich stimmen die Verträge inhaltlich vollkommen überein und unterscheiden sich nur durch die Höhe der übernommenen Summen. Auch in England besteht, wenn mehrere Versicherer unterzeichnen, eine Vermutung dafür, daß durch jede Unterschrift ein besonderer Vertrag zwischen dem Unterzeichner und dem Versicherten zustande kommt (MIA sect. 24 § 2). Der Art. 13 der französischen Güterpolize lautet gleichfalls: la somme souscrite par chaque assureur est la limite de ses engagements, il ne peut jamais être tenu de payer au delà.

4. Wie schon in der Einleitung dargelegt, haben sich für die einzelnen Börsenplätze und teilweise auch für ganze Länder individuelle Versicherungsbedingungen herausgebildet, die an das jeweils herrschende *nationale Recht* anknüpfen. Ursprünglich waren diese Normen in ihrer Anwendung territorial begrenzt. Der internationale Verkehr hat jedoch die Schranken durchbrochen und hat dazu geführt, daß die Versicherer des einen Landes oder Börsenplatzes den Verträgen auf Wunsch der Versicherungsnehmer die auswärtigen Bedingungen und Gesetze zu Grunde legen.[2] Man kann daher z. B. in Hamburg bei einem

[1] Vgl. Ehrenberg Lehrbuch S. 257 Anm. 9 S. 374.

[2] Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte HR. Bd. 44 S. 282. Vgl. aber die Entsch. des KG. in APV. VI S. 31: Wenn die Polize im Inland gezeichnet ist und kein Erfüllungsort vereinbart ist, kommt im Zweifel subsidiär deutsches Recht zur Anwendung. In dieser allgemeinen Fassung ist dies unrichtig; die Anwendbarkeit des ausländischen Rechts ist oft Tatfrage. Wenn aber z. B. ein inländischer Versicherer in Berlin eine Polize nach

dort ansässigen Versicherer zu den englischen Bedingungen von Lloyd's oder nach den allgemeinen französischen Bedingungen versichern. Subsidär kommt dann auch meist das englische oder französische Recht zur Anwendung; so bedeutet z. B. die Klausel „zu vollen englischen Bedingungen", daß, soweit die Bedingungen schweigen, die Grundsätze des englischen Versicherungsrechts zur Anwendung kommen. Die Praxis unterscheidet daher die Polizen nach den für den Versicherungsvertrag als maßgebend erklärten Normen und spricht schlechthin z. B. von einer französischen, holländischen, Bremer oder Hamburger Polize.[1])

5. Wer sein eigenes Vermögensinteresse unter Versicherung bringt, schließt nach der Legaldefinition in § 781 HGB. (§ 4 ASVB., § 54 EASVB.) eine „Versicherung für eigene Rechnung" ab[2]); wenn der Versicherungsnehmer aber in eigenem Namen das Interesse eines Dritten[3]) versichert, so liegt eine „Versicherung für fremde Rechnung" vor. Diese Unterscheidung ist für die Seeversicherungspolize von erheblicher Bedeutung, insbesondere für die juristische Funktion der Polize. Man teilt die Polizen daher in Polizen „für eigene Rechnung" und in Polizen „für fremde Rechnung" ein.[4])

Das Vorliegen von Polizen für eigene Rechnung wird kraft Gesetzes vermutet, wenn der Versicherungsvertrag nicht ergibt, daß die Versicherung für fremde Rechnung sein soll (§ 781 Abs. III HGB.; § 4 Abs. III ASVB.). Dies wird zum Ausdruck gebracht, indem hinter dem Namen des Versicherungsnehmers die Worte: „für Rechnung von . . ." (franz.: „pour compte")

---

Lloyd's Formular zeichnet, so soll wohl meist auch englisches Recht subsidiär in Anwendung kommen. Es wäre ein Unding zur Auslegung dieser ganz eigenartigen Urkunde das deutsche Recht heranzuziehen. Die Lloyd's Polize kann nur historisch an der Hand des englischen Rechts verstanden und ausgelegt werden.

[1]) Die wichtigsten ausländischen Seeversicherungsbedingungen sind für die deutschen Versicherer die von London, Paris, Hâvre, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam. Vgl. den Abdruck ausländischer Seeversicherungsbedingungen bei Brüders S. 96 ff. und v. Liebig S. 41.

[2] Vgl. hierzu Lenné, Das Versicherungsgeschäft für fremde Rechnung; Voigt S. 25 ff.; Sieveking § 781 S. 22; Ehrenberg, Lehrbuch S. 185 ff.

[3]) Diesen Dritten bezeichnet das Gesetz als den „Versicherten", die den Vertrag schließende Person als den „Versicherungsnehmer". Wer eine Versicherung in fremdem Namen nimmt, ist nur Vertreter, vgl. § 783 HGB.

[4]) Auch diese Bezeichnung ist ebenso inkorrekt, wie der Ausdruck: „taxierte Polize" (siehe oben).

eingefügt werden. Die Namhaftmachung des Versicherten, dem das versicherte Interesse zusteht, ist jedoch nicht nötig; es genügen auch die Worte: „für fremde Rechnung" oder ähnliche Angaben, aus denen sich unter Berücksichtigung des übrigen Inhalts der Polize ein Rückschluß auf die Absicht des Versicherungsnehmers, das Interesse eines Dritten unter Versicherung zu bringen, mit Sicherheit ziehen läßt.[1])

In vielen Fällen, insbesondere z. B. bei der Versendung von Waren, ist es nicht selten ungewiß, ob dem Verkäufer oder dem Käufer das versicherte Interesse zusteht, ob also der dem Versicherungsvertrag abschließende Verkäufer zugleich auch Versicherter ist.[2]) Die Parteien können es ungewiß lassen, ob die Versicherung für eigene oder für fremde Rechnung geschlossen worden ist. Sie fügen dann der Polize die Klausel „für Rechnung, wen es angeht" hinzu (§ 781 Abs. 2 HGB.). Entsprechende französische Klauseln sind: „pour compte d'ami; pour compte de qu'il appartiendra; pour compte des interessés[3]). In der englischen Lloyd's-Polize dienen die hergebrachten Eingangsworte dem gleichen Zweck: „. . . . for and in the name and names of all and every other person or persons to whome the same doth may or shall appertain in part or in all". Im Zweifel wird auch hier mangels ausdrücklicher Angaben angenommen, daß eine Polize für eigene Rechnung vorliegt, § 781 Abs. 4 HGB. Stellt sich nachträglich heraus, daß der Versicherungsvertrag für fremde Rechnung geschlossen worden ist, so kommen die für diese geltenden Regeln zur Anwendung.

Die Polizen für „Rechnung, wen es angeht", sind außerordentlich häufig; bei Güterversicherungen sind sie sogar die Regel. Außer dem schon erwähnten Fall werden sie dann angewandt, wenn der Versicherungsnehmer dem Versicherer die Interna seines Geschäftsbetriebs nicht aufdecken will. Meistens wird jedoch die Klausel: „für Rechnung, wen es angeht" rein formularmäßig in die Polizen eingefügt. Ihr Vorhandensein tut den Rechten des Versicherers keinen Abbruch; der Versicherungsnehmer deckt sich aber vorsorglich für alle Fälle, um sich den Beweis, daß der Vertrag nicht für eigene, sondern für

---

[1]) Hellwig, Verträge zugunsten Dritter, S. 561; Sieveking § 781 S. 23 Anm. 5.

[2]) Vgl. die Beispiele bei Sieveking a. a. O. Anm. 3. S. 23.

[3]) Lewis, Lehrb. S. 138; Voigt S. 32.

fremde Rechnung geschlossen ist, nicht abzuschneiden.[1]) Die Klausel findet sich daher auch in Polizen vor, bei denen es sich offensichtlich um Versicherungen für eigene Rechnung handelt.

6. Regelmäßig gibt die Polize den Namen des Versicherungsnehmers an (Namenpolize). Es steht aber auch nichts im Wege, daß der Versicherer vereinbarungsgemäß den Namen des Versicherungsnehmers nicht in die Urkunde aufnimmt, sondern erklärt, daß er den „Inhaber der Polize" versichert habe (Inhaberpolize). Ob und wann dies zulässig ist und welches die juristische Bedeutung dieser Worte ist, soll im Zusammenhang mit der Funktion der Polize erörtert werden (vgl. § 12 der Darstellung).

Nach § 363 Abs. 2 HGB. können die Transportversicherungspolizen, von denen die Seeversicherungspolize nur eine Unterart ist[2]), an Order des Versicherungsnehmers lauten (Orderpolizen); hierüber wird § 13 handeln.

7. In den einzelnen Polizen ist der Umfang der Gefahr, die der Versicherer übernimmt, verschieden. Der Kaufmann, der von einem Orte im Binnenlande (z. B. von Frankfurt) nach einem überseeischen, aber wiederum im Binnenlande gelegenen Orte (z. B. St. Louis) Waren versendet, müßte sich eigentlich gegen eine Anzahl verschiedener Gefahren versichern und dementsprechend eine Reihe von Versicherungsverträgen abschließen. Er müßte sich versichern gegen die Gefahren des Transportes zu Land (per Fuhrwerk und per Eisenbahn), auf Binnengewässern und zur See, ferner gegen die Feuersgefahr bei etwaiger Lagerung usw. Der Seeversicherer enthebt den Versicherungsnehmer aber oft dieser mühevollen Tätigkeit, indem er das gesamte Risiko in einer Polize übernimmt[3]) (sog. kombinierte oder durchgehende Polize.) Diese enthält z. B. die Klausel, daß die Ware versichert sei: „von Haus zu Haus bis in den Lagerraum des Herrn Empfängers in durchstehen-

---

[1]) Es kann z. B. vorkommen, daß der überseeische Vertreter des Versicherungsnehmers zur Zeit des Vertragsschlusses die schwimmende Ware schon verkauft hat, ohne daß der Versicherungsnehmer es weiß. Wenn der Verkäufer die Gefahr trägt oder wenn er die Konnossemente begibt, so hat der Versicherungsnehmer kein versicherbares Interesse mehr. Vgl. Vorwerk S. 17; Sieveking § 779 Anm. 16 S. 15.

[2]) Der Gegensatz ist die Binnentransportversicherungspolize.

[3]) Hand in Hand gehen hiermit die sog. durchgehenden Konnossemente, die seit den 70 er Jahren im Gebrauch sind und vorbildlich gewirkt haben. Herzog S. 117; v. Liebig S. 37; RDHG. XIII S. 138; Maier, Das Versicherungsvertragsrecht, S. 318 f. Anlage 3.

dem Risiko"; für Versicherungen von Wolle: „vom Halm zur Spindel". Derartige Polizen sind echte Seeversicherungspolizen, denn auf die in ihnen beurkundeten Versicherungsverträge kommen die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Seeversicherung in Anwendung, und zwar auch insoweit die Reise auf Binnengewässern oder zu Land (die sog. Vor- und Nachreise) gemacht wird [1]), § 147 VVG. Auf dem gleichen Standpunkt steht das englische Recht, MIA § 2.

8. Das von dem Versicherer übernommene Risiko wird häufig durch Klauseln der verschiedensten Art begrenzt. Diese einzeln aufzuzählen und zu erläutern, würde aus dem Rahmen dieser Darstellung fallen; es hieße das ganze Recht des Seeversicherungsvertrags darstellen, da die Klauseln zum Teil von einschneidender Bedeutung für den ganzen Vertrag sind. Der Vollständigkeit halber sollen jedoch hier einige besonders wichtige Klauseln aufgezählt werden, die nach Gesetz und Verkehrsanschauung jeweils dem Versicherungsvertrag, und somit auch der Polize, ein spezielles Gepräge verleihen:

a) Deutsche Klauseln:

„Nur für Seegefahr". Vgl. § 849 HGB., § 101 ASVB., §§ 38, 121 EASVB.

„Frei von Beschädigung (oder: Frei von Bruch) außer im Strandungsfalle". §§ 851 bezw. 852 HGB.; §§ 103, 104 ASVB.; §§ 112, 113 EASVB.

„Frei von Kriegsmolest". § 848 HGB.; § 100 ASVB.; § 118 EASVB.

„Für behaltene Ankunft". § 850 HGB.; § 103 ASVB; § 119 EASVB.

b) Englische Klauseln:

F. C. S. = free capture and seigure (Zusatz 1 zur Lloyd's Polize). Die Klausel bezieht sich auf die Freiheit von jeder Art Kriegsmolest.

R. D. = running down. Der Versicherer übernimmt bis

---

[1]) Vgl. § 153 EASVB. Unberührt bleiben jedoch gemäß § 147 VVG. die Bestimmungen der §§ 133 Abs. 2 Satz 2, 34 Abs. 2 und 135 VVG. über die Dispache des Schiffers, über den Beginn und das Ende der Versicherung, sowie über die Haftung des Versicherers für die Beförderung von und nach der Eisenbahn. Dies ändert aber nichts an obigem Ergebnis. Vgl. Sieveking § 778 Anm. 5 S. 4; vgl. auch Gerhard, Praxis des Privatversicherungsrechts III S. 250.

zu 75 % auch die Haftung, die den Versicherten im Falle eines Zusammenstoßes treffen könnte.[1])

F. G. A. = foreign general average.[2]) Der Versicherer ist damit einverstanden, daß die Dispache nach fremdem Recht oder den sogen. „York and Antwerp rules" aufgemacht wird.[3])

F. P. A. = free particular average unless the vessel be stranded. Partikularschäden werden nur im Strandungsfalle ersetzt.[4])

---

[1]) Herzog, S. 43. Vgl. den Abdruck der umfangreichen Klausel bei Arnould I S. 19.

[2]) Herzog a. a. O.

[3]) Diese sind 1890 auf Veranlassung der international law association aufgestellt, vgl. eingehend v. Liebig S. 64; Brüders S. 183; Herzog a. a. O.

[4]) Vgl. Hans. Ger. Zeit. 1906, 10.

## Lebenslauf.

Ich, Wilhelm Rothbarth, bin am 10. September 1889 zu Frankfurt a. M. als Sohn des Kaufmanns Martin Rothbarth geboren. Ostern 1908 bestand ich am Wöhlerealgymnasium zu Frankfurt a. M., in dessen Vorschule ich Ostern 1896 eingetreten war, die Reifeprüfung. Ich studierte alsdann Rechtswissenschaft an den Universitäten Heidelberg, Bonn, Berlin und Marburg. Im Juni 1911 bestand ich in Cassel die erste juristische Prüfung. Zurzeit bin ich dem Königlichen Oberlandesgericht in Frankfurt a. M. zur Ausbildung überwiesen.

3 0112 061899495